375,44
G137c

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS

RAPPORT

PRÉSENTÉ

Par M. GALLOTTI

Les Chemins de fer et Tramways, bien que ne présentant pas en France un réseau à mailles aussi serrées que celles qui couvrent le territoire de l'Allemagne, du Royaume-Uni et surtout de la Belgique, présentent néanmoins, au point de vue des grandes artères de communication, un système assez complet pour donner à peu près satisfaction aux besoins généraux de l'industrie, lorsqu'on aura rendu à la navigation les transports qu'elle doit légitimement absorber, et à la condition de poursuivre sans relâche l'exécution des tramways destinés à desservir les intérêts locaux.

Ainsi s'explique en partie que le Comité n'ait pas reçu pour cette catégorie une abondance de documents analogue à celle qui lui est parvenue concernant les ports et voies navigables.

Il est une autre cause encore, d'ordre général celle-là : la monopolisation des voies ferrées entre les mains de l'État et des grandes Compagnies de chemins de fer.

Sans méconnaître les résultats importants qui sont nés de l'unification des grands réseaux, constitués par la réunion de Compagnies, étrangères à leur début les unes aux autres, disposant de trop faibles ressources et d'un crédit insuffisant pour donner au pays les satisfactions qu'il réclamait, il faut bien constater néanmoins, que l'initiative privée s'en est trouvée fatalement paralysée et que certains intérêts régionaux en souffrent gravement.

Chaque fois, en effet, que cette initiative a tenté de s'exercer, qu'il s'agisse de créer ce qu'on appela jadis : La Méridienne, ligne droite parcourant la France du nord au sud ; la ligne directe Calais-Marseille ou tout autre grande artère répondant mieux aux nécessités commerciales

54122

que celles qui existent et qui ont été faites de tronçons soudés entre eux après coup, cette initiative, disons-nous, s'est heurtée puis brisée contre la puissance de l'État ou de ses grands vassaux, entre lesquels est partagée l'industrie des Transports terrestres sur toute l'étendue du territoire.

L'initiative privée est pourtant invoquée souvent par les plus hauts représentants de l'État, qui, en présence de la détresse budgétaire, le déclarent impuissant à suffire à tout. — L'un d'eux, dans une réunion récente d'entrepreneurs de travaux publics, ne déclarait-il pas voir en eux de précieux auxiliaires grâce à l'esprit de décision et à l'esprit d'initiative hardie qu'ils savaient prendre parfois, aussi bien qu'à la forme pratique et par suite acceptable qu'ils savaient donner dans l'application aux conceptions humanitaires ou philosophiques émanées du Gouvernement ou du Parlement.

N'était-ce pas là un hommage précieux rendu à l'initiative privée qui, malheureusement, nous venons de le dire, en matière de Chemins de fer ne peut guère s'exercer que sur des projets dont l'exécution doit fatalement être attendue ensuite du bon vouloir de l'État et des Compagnies, auxquels on doit se borner à présenter des vœux souvent stériles.

Cependant quelques lignes importantes nouvelles paraissent indispensables en certaines régions, pour doubler celles existantes trop encombrées, et les chemins de fer d'intérêt local et les tramways restent encore à développer sur une grande partie du territoire.

Toutefois le plus urgent paraît être de remédier au plus tôt à l'insuffisance manifeste des voies de transbordement ou de manutention dans tous nos ports, ainsi que cela résulte des plaintes formulées par un grand nombre de Chambres de Commerce, et le Congrès aura à joindre énergiquement ses vœux aux leurs sur ce point.

Les questions soumises au Congrès, sur lesquelles il sera appelé à émettre des vœux, sont les suivantes :

§ I

Ligne de Lons-le-Saunier à Genève par le col de la Faucille, dont le dossier complet se trouve entre les mains des Membres du Congrès.

La société d'études qui s'est formée à l'instigation de la Chambre de Commerce de Genève, pour faire profiter la France du prochain percement du Simplon en évitant que le détournement de trafic dû au passage par le Saint-Gothard s'aggrave encore, demande l'exécution d'une ligne Lons-le-Saunier, Saint-Claude, Genève, faisant suite à celle de Dijon, Saint-Jean-de-Losne, Lons-le-Saunier, actuellement en cours

d'exécution et qui permettrait d'atteindre Milan par le Simplon, par une ligne de plaine la plus courte possible, en évitant les déclivités importantes des autres lignes existantes. La zone intéressée à la réalisation de ce projet s'étendrait, d'après ses auteurs, de Calais au Havre et à Saint-Nazaire.

Les distances de Paris à Milan seraient respectivement de :

949 kilomètres par le Mont-Cenis ;
893 — par le Saint-Gothard ;
849 — par le projet de l'Association.

Celle-ci estime que l'exécution de la ligne proposée, dont le profil serait moins accidenté, atteindrait une altitude moins élevée et présenterait des rampes moins fortes que les profils du Gothard ou du Simplon, et assurerait par cela même, en raison de la plus grande vitesse qui pourrait être atteinte sur la section à construire, un avantage plus considérable que celui résultant du seul raccourcissement des distances réelles.

La question mérite assurément de retenir l'attention du Congrès et plus particulièrement celle de la 4me section. Les études du projet paraissent avoir été conduites avec méthode, elles sont récentes et diffèrent notamment, du projet qui fit l'objet des critiques de la Compagnie P.-L.-M. en 1898.

Cette Compagnie proposait, à cette époque, un projet ayant le même objectif que le précédent, et celui qui nous occupe comporterait encore, au dire de ses partisans, certains avantages sur celui de la Compagnie, qui par son intervention active dans la recherche d'une solution en reconnaît par là même l'utilité.

Nous devons signaler, toutefois, que la Chambre de Commerce de Belfort conteste les avantages du percement de la Faucille, qui d'après elle serait, pour le trajet de Paris-Milan de 52 kilomètres plus long que celui par Frasne-Vallorbe qu'elle préconise, mais il convient de dire que c'est le projet par la ligne de Mouchard-Morez prolongée par la Faucille, que critique la Chambre de Commerce de Belfort et non celui par Lons-le-Saunier-Saint-Claude faisant l'objet du dossier soumis au Congrès et qu'elle ne pouvait connaître à l'époque où sa délibération fut prise.

La solution proposée par la Compagnie P.-L.-M. paraît comporter un avantage sérieux : celui de pouvoir se diriger, à partir de Saint-Amour, indifféremment sur les deux directions Simplon, Mont-Cenis, ce qui peut être d'un grand secours, en cas d'interruption de service sur l'une ou l'autre, mais le parcours Simplon est plus long que celui par la Faucille et ferait perdre ainsi l'avantage recherché.

Enfin, il n'est peut-être pas inutile de faire remarquer que la Chambre de Commerce de Belfort commence par signaler le danger nouveau

que le percement du Simplon vient ajouter à celui que le Gothard fait déjà courir au port de Marseille ; qu'elle rappelle les délibérations prises par elle en faveur de l'établissement du canal de Marseille à Arles et du canal latéral au Rhône, dans le souci qu'elle a de contribuer pour sa part à la recherche du remède pratique à appliquer à la situation périlleuse de ce port.

« Seulement, ajoute-t-elle, en présence de l'*inévitable*, puisque le « Simplon se perce, il y a lieu d'examiner les divers projets mis en « avant pour tirer parti utile, dans la mesure du possible, de ce perce- « ment. »

C'est assurément dans ce même esprit que le Congrès voudra étudier la question, rechercher le palliatif, l'indiquer, en réclamer même l'exécution, tout en insistant énergiquement sur la plus rapide application du remède : la navigabilité du Rhône jusqu'à Marseille ou le canal latéral.

La 4me section, après avoir étudié le dossier qui lui est soumis, aura à présenter des conclusions sur ce sujet au Congrès.

§ II

Ligne de l'Estaque à Miramas

Depuis longtemps déjà la nécessité de dégager Marseille paraît s'imposer impérieusement et l'État, la Chambre de Commerce et la Compagnie P.-L.-M. sont d'accord sur ce point. C'est dans la solution seule à adopter que les avis sont partagés. Plusieurs projets sont en présence, les uns préconisent le quadruplement des voies en suivant le tracé actuel par le tunnel de la Nerthe — les autres en établissant une ligne nouvelle par le littoral ; c'est la solution que paraît préférer la Compagnie P.-L.-M.

Le rapport de la Commission d'initiative de Marseille, qui s'occupe de la question, a été envoyé au Comité.

Il résulte de sa lecture que l'urgence d'une solution est affirmée et reconnue aussi bien par la Compagnie que par le Commerce de Marseille ; il est dit à la page 5, en effet : « L'intérêt de la Compagnie est « donc, dans l'hypothèse actuelle, conforme au nôtre et cette nouvelle « ligne de dégagement que nous demandons pour nous donner de l'air « et nous empêcher de mourir étouffés, la Compagnie P.-L.-M. la de- « mande et la créera, coûte que coûte, quelque soit le tracé imposé, car « c'est son propre intérêt qui l'exige et c'est là le point essentiel à ne « pas perdre de vue.

« Ne nous préoccupons donc pas de la crainte de la décourager et de « retarder une solution qui s'impose, car elle est dans l'impérieuse « nécessité de dédoubler ses voies sans délai. »

Après avoir lu ces lignes, il semble bien que la question est entendue.

Des enquêtes ont été faites, des discussions ont eu lieu entre les administrations et les personnes intéressées, les unes et les autres ont la même hâte d'aboutir et, sans méconnaître l'importance parfois considérable que peut avoir tel ou tel tracé, sur le développement futur du trafic qui n'est point en jeu ici, puisqu'il est déjà surabondant, il semble bien que dans la circonstance actuelle, étant donné l'état de la question, l'opinion du Congrès ne saurait se manifester autrement que pour appuyer énergiquement la demande d'exécution de cette ligne.

La 4me section, après examen du dossier, formulera son avis, à cet égard.

§ III

Chemins de fer de pénétration dans l'Afrique occidentale française

M. le comte d'Agoult, député du Sénégal, a présenté sur cette intéressante question, un mémoire qui est entre les mains de tous les membres du Congrès.

L'étude approfondie et très documentée de M. d'Agoult paraît bien démontrer qu'il y a, dans l'établissement de lignes de pénétration perpendiculaires à la mer, un intérêt de premier ordre pour l'avenir de nos possessions africaines, si chèrement acquises.

Les considérations qu'il fait valoir, la force des arguments et des démonstrations qu'il présente, la profonde connaissance qu'il paraît posséder des choses dont il parle et qui, pour beaucoup de lecteurs attentifs, seront une véritable révélation au sujet de ces contrées lointaines, peu connues, sur l'avenir desquelles ou se méprend généralement ; tout cela contribue à donner un vif intérêt au mémoire dont il s'agit.

La nature des besoins auxquels répond l'établissement des lignes préconisées aussi bien que le trafic futur qu'elles sont appelées à créer, sont indiqués avec une grande netteté ; les vues personnelles et originales de l'auteur sur le mode de construction et d'exploitation, sur la façon dont l'établissement des tarifs doit être compris, les considérations qui doivent guider les opérations de tracé sont exposées avec une grande autorité.

Les conclusions auxquelles arrive l'auteur pour assurer l'exécution des lignes indiquées feront comme le mémoire lui-même, l'objet des appréciations de la 4e section qui aura à présenter au Congrès un projet de vœu que M. le comte d'Agoult n'a pas nettement formulé.

Il semble bien cependant manifester un certain scepticisme au point de vue de l'intervention efficace de l'État et faire appel à l'initiative privée pour la recherche des capitaux considérables qu'exigerait une telle entreprise.

§ IV

Développement et amélioration des voies ferrées, réclamés par les Chambres de Commerce

Les installations de voies actuellement existantes dans nos ports maritimes, en vue d'assurer le transbordement et la manutention des marchandises font, d'une manière générale, l'objet des plaintes les plus vives ; l'exiguité des emplacements, l'encombrement qui en résulte, les manœuvres nombreuses et superflues auquel il donne lieu, sont autant de causes qui grèvent le commerce français de frais généraux excessifs, lesquels sont encore aggravés par la lenteur des opérations résultant des conditions défectueuses dans lesquelles elles s'opèrent, obligeant les navires à des séjours prolongés qu'ils ne subissent pas dans les ports étrangers, beaucoup mieux outillés et dont l'augmentation sans cesse croissante du trafic s'explique par les facilités beaucoup plus grandes qu'ils offrent au commerce.

Que sont, en effet, les quelques kilomètres de voies qui s'enchevêtrent sur les quais de nos ports en regard des installations d'Anvers, par exemple, que nous voyons ainsi décrites dans la notice des travaux maritimes belges à l'Exposition : « Les gares servant à la manutention des marchandises sont les gares réunies d'Anvers-Bassins et leurs annexes avec un réseau de 47 kilomètres, et la gare d'Anvers-Sud qui possède un réseau de voies ferrées de 27 kilomètres. — La gare d'Anvers-Bassins seule possède en plus 46 engins hydrauliques de 1 tonne à 10 tonnes pour le chargement et le déchargement des wagons indépendamment de 30 cabestans pour leur manœuvre.

Aussi le mouvement journalier est-il en moyenne de 3,000 wagons pour cette gare et de 1,200 wagons pour la gare d'Anvers-Sud.

Comment lutter contre de semblables avantages?

D'autre part, plusieurs Chambres de Commerce du littoral, à l'exemple de Marseille, demandent la prompte construction de certaines lignes secondaires de pénétration ou de dégagement, ainsi que l'amélioration des aménagements trop rudimentaires de gares à marchandises ne répondant plus depuis longtemps aux besoins du Commerce.

Le Congrès voudra certainement appuyer de ses vœux les desiderata si légitimes que nous allons résumer et qui sont consignés dans l'annexe IV, jointe au présent rapport.

1° *Chambre de Commerce de Boulogne sur mer.* — Cette Chambre, dans les réponses faites au questionnaire annexé à la circulaire du 17 février 1900, de M. le Ministre du Commerce, réclame avec insistance l'amélioration de la gare de petite vitesse de Boulogne.

2° *Chambre de Commerce du Havre.* — Dans ses réponses à l'en-

quête, cette Chambre réclame vivement la mise à l'enquête des divers projets ayant pour but de relier le Havre à Caudebec sur la rive droite et Pont-Audemer sur la rive gauche, avec traversée de la Seine maritime. (*Voir à ce sujet l'intéressante communication faite par M. de Coene à la 1re section du Congrès.*)

Elle insiste également sur l'insuffisance du matériel roulant des Compagnies, très préjudiciable au Commerce.

3° *Chambre de Commerce de Rouen.* — Cette Chambre demande l'exécution des lignes de l'Andelle et d'Aumale à Envermeu, ainsi que celle de la ligne de Clères à la Seine par la vallée de Maromme.

Elle demande également l'amélioration de la gare de la rue Verte à Rouen.

4° *Chambre de Commerce de Nantes.* — Cette Chambre demande la construction des lignes d'Ancenis à Châteaubriant et d'Ancenis à Cholet, prolongement au sud de la précédente.

5° *Chambre de Commerce de La Rochelle.* — Dans sa réponse au questionnaire ministériel, cette Chambre demande surtout : 1° Le très prompt achèvement de la ligne d'Argenton à la Châtre ; 2° La construction de la ligne de Ruffec à Roumazières. C'est, en réalité, l'achèvement de deux transversales ouest-est, qui est ainsi réclamé, ce qui rend ce vœu particulièrement intéressant, puisqu'en y donnant satisfaction, on permettra des relations plus directes des ports La Rochelle-La Pallice avec Lyon, l'Est et l'Allemagne.

6° *Chambre de Commerce de Rochefort.* — Cette Chambre réclame en première ligne le remaniement complet des gares à marchandises de Rochefort et Tonnay-Charente ; elle demande ensuite l'exécution de la ligne de Rochefort à Saujon et Royan.

7° *Chambre de Commerce de Bordeaux.* — Dans les observations présentées par elle, cette Chambre classe par ordre d'urgence des travaux à exécuter, le chemin de Ceinture autour de Bordeaux, destiné à relier les gares de l'Orléans et du Midi avec la gare du Médoc, ainsi que la région et le pays tout entier avec Pauillac avant-port naturel de Bordeaux.

8° *La Chambre syndicale de la Société pour la défense du Commerce de Marseille.* — S'est ralliée, en ce qui concerne la question des voies ferrées intéressant cette ville à l'opinion exprimée à la page 11 de la brochure relative à la ligne de l'Estaque à Miramas, qui fait l'objet de l'annexe II.

9° *Chambre de Commerce de Saint-Etienne.* — Cette Chambre, dans sa réponse à l'enquête, s'étend longuement sur l'indispensabilité de l'exécution d'une deuxième ligne de Saint-Etienne à Lyon.

Dans une délibération du 23 mai 1900, intitulée : *Enquête sur les voies de communication*, elle insiste, de nouveau très vivement, en ré-

futant de façon qui paraît concluante, les arguments qui lui sont opposés, paraît-il, en vue d'un ajournement de cette exécution.

Les raisons invoquées par la Chambre de Commerce sont d'une force démonstrative telle que l'attention du Congrès en sera certainement particulièrement frappée et que c'est une des questions sur lesquelles il ne manquera pas de s'appesantir.

10° *Chambre de Commerce de Belfort.* — Cette Chambre, en dehors de la question du Simplon, qu'elle a traitée dans sa séance du 7 mai 1900 et dont la délibération qui en est résultée est reproduite à l'annexe I, — réclame la construction d'un tramway de Belfort à Châtenois qui présente, dit-elle, un intérêt considérable pour la région.

Elle réclame également de sérieuses améliorations dans la gare des marchandises de Belfort, devenue depuis longtemps insuffisante.

Ajoutons enfin, pour clore l'énoncé des vœux exprimés par les Chambres de Commerce au sujet des voies ferrées que le Congrès des Chambres de Commerce du bassin du Rhône, qui s'est réuni à Lyon, au mois de juin dernier, avait porté à son ordre du jour les deux questions suivantes :

1° Mise à l'étude d'une ou plusieurs voies ferrées qui réaliseraient la jonction des principaux ports fluviaux du Rhône au réseau de la Compagnie P.-L.-M.

2° Mise à l'étude d'un projet de voie ferrée pour le transport économique de la houille du bassin de la Loire à Lyon et aux ports du Rhône.

Cette préoccupation des Chambres de Commerce établit l'intérêt qu'elles attachent à la création de ports intérieurs de transbordement et de gares d'échanges, question qui fait l'objet d'une note spéciale dans la première catégorie des travaux du Congrès.

Les réclamations des Chambres de Commerce, en ce qui touche la création de nouvelles voies ferrées ou l'amélioration de celles qui existent, dans le but de concourir, soit à une meilleure exploitation des ports maritimes, soit au développement du trafic intérieur, paraissent dignes à tous égards d'être fortement appuyées par le Congrès, et la quatrième section aura à lui proposer le vote de vœux dans ce sens, tout notamment en ce qui concerne les désiderata des Chambres du Havre, de La Rochelle, de Bordeaux et de Saint-Étienne qui paraissent justifier un vote de première urgence.

§ V

Les Chemins de fer de montagne. — Les Transpyrénéens industriels
Le Chemin de fer électrique du Pic du Midi de Bigorre

La Chambre de Commerce de Tarbes a exprimé le vœu que ces questions soient mises à l'ordre du jour du Congrès et discutées par lui.

Elles présentent assurément un intérêt qui mérite de fixer son attention.

M. Medebielle, ingénieur des Arts et Manufactures, membre de ladite Chambre de Commerce, a fourni au Comité un mémoire spécial sur chacun des sujets ci-dessus. Deux de ces mémoires sont entre les mains des membres du Congrès, l'autre sera remis à la troisième section.

Dans son premier mémoire, après avoir jeté un coup d'œil sur la nature et l'importance du rôle qu'ont à jouer les chemins de fer comme moyen de circulation dans le pays, l'auteur décrit les *chemins de fer de montagne* proprement dits.

Il les montre se développant rapidement dans l'Europe centrale alors qu'en France, au contraire, ils sont loin d'avoir pris le développement qu'on doit attendre des services importants qu'ils sont appelés à rendre dans les contrées montagneuses privées de tous moyens d'accès, et d'exploitation des richesses minéralogiques ou des beautés naturelles qu'elles renferment.

M. Medebielle passe en revue les chemins de fer électriques de Pierrefitte-Cauterets et Luz-Saint-Sauveur, qui existent dans les Pyrénées ; le funiculaire de Lourdes qui vient d'être inauguré ; les tramways électriques de la Bigorre; le chemin de fer à crémaillère du Pic du Midi, qui entrera bientôt en voie d'exécution.

Il décrit ensuite les différents systèmes qui ont été appliqués ou qui vont l'être, à la construction ou au mode d'exploitation de ces tramways, ainsi que ceux susceptibles de l'être en des cas nouveaux.

Dans son mémoire sur les *Transpyrénéens industriels*, l'auteur essaie de faire l'historique de la question si complexe des relations internationales entre la France et l'Espagne.

Il montre le trafic entre les deux nations péniblement assuré par les seules voies de pénétration situées à chaque extrémité des Pyrénées : Bayonne et Perpignan, éloignées de près de 400 kilomètres l'une de l'autre, laissant sans communications possibles toute la région intermédiaire, et il appelle l'attention du Congrès sur cette situation si désavantageuse pour les deux pays.

Dans un premier chapitre, l'auteur examine la question de l'établissement des *Transpyrenéens de grand transit*. Il indique tous les tracés de pénétration de France en Espagne qui ont été recherchés à travers les Pyrénées et comment les commissions internationales se sont arrêtées aux deux tracés reconnus comme seuls possibles, de Saint-Girons à Lerida par la vallée du Salat et d'Oloron à Zuera par la vallée d'Aspe et par Canfranc (nous les indiquons sur la carte jointe à ce rapport).

Il donne le texte de la Convention internationale intervenue, à cet effet, entre les deux gouvernements.

Dans le second chapitre, il traite du *Sous-Pyrénéen et des lignes de pénétration.*

On désigne par ce nom de *Sous-Pyrénéen*, une ligne projetée au pied des Pyrénées, à peu près parallèle à la ligne frontière et qui servirait de grand collecteur aux différentes lignes de pénétration qui lui seraient, en général, perpendiculaires.

Cette ligne qui emprunterait la voie actuelle entre Bayonne et Saint-Girons, se poursuivrait par Pamiers, Foix, Lavelanet, Saint-Paul, pour aboutir à Perpignan.

Le Congrès des Chambres de Commerce du Sud-Ouest, réuni à Toulouse le 2 mai dernier, a émis un vœu pour le très prompt achèvement de cette ligne.

Enfin dans un troisième chapitre, M. Medebielle traite des Transpyrénéens industriels ou lignes internationales économiques à fortes rampes, pénétrant dans les hautes vallées sur les deux versants des Pyrénées, les reliant entre elles pour leur permettre d'échanger leurs produits.

Il montre leur exécution et leur exploitation possibles et suffisamment rémunératrices par l'utilisation des chutes d'eau comme force motrice destinée à produire l'électricité, à la condition que la concession de ces chutes permette en même temps leur emploi à d'autres usages industriels.

Les mémoires dont nous venons de parler seront remis à la quatrième section en même temps que celui dans lequel MM. Chamberlent et Medebielle, auteurs du projet du chemin de fer électrique du Pic-du-Midi, exposent et décrivent les conditions d'établissement de ce chemin de fer.

Elle y verra quelles sont les vues de l'auteur sur la façon dont devraient être comprises la construction et l'exploitation des lignes secondaires, et aura à proposer les vœux qui lui paraîtront devoir en découler.

Il semble bien qu'il y a là une question d'un grand intérêt et d'autant plus digne de fixer l'attention du Congrès qu'elle se rattache directement aux questions d'utilisation industrielle des eaux qui seront traitées dans la quatrième catégorie.

La situation de cette région frontière peut justifier et favoriser la création d'une société puissante ou de sociétés locales fédérées dans une certaine mesure, en vue de l'exploitation et de la mise en valeur des abondantes richesses naturelles qu'elle renferme, aussi bien que de l'utilisation sur une vaste échelle des inépuisables gisements de houille blanche que la nature renouvelle sans cesse et met gratuitement à la disposition de qui saura les prendre; ce qui se passe pour la houille noire, la crise non passagère mais durable qui ira toujours en s'aggravant, doit donner sérieusement l'éveil à cet égard.

Ce sera là, sans conteste, la grande préoccupation industrielle du XX^e^ siècle, et on doit dès à présent prévoir en même temps que l'utilisation des chutes permettant l'installation d'usines dans le voisinage, les moyens de transport appelés à conduire les produits fabriqués dans dans ces usines aux voies collectrices.

§ VI

Projet de tramway de Bellac à Ambazac (Haute-Vienne)

M. Mazeaud, entrepreneur de travaux publics, a adressé au Comité une lettre-mémoire sur un projet de tramway à voie de 1 mètre, de 40 kilomètres de longueur environ, dont il indique l'itinéraire et qui relierait les communes de Bellac et d'Ambazac dans la Haute-Vienne.

Cette lettre n'est accompagnée d'aucun projet et comme il ne s'agit dans l'espèce que d'une œuvre essentiellement locale ne se rattachant que de trop loin au programme du Congrès, nous ne pensons pas, dans l'état embryonnaire où se présente la question, qu'il y ait lieu de s'y appesantir. Nons devons dire toutefois que si ce tronçon était prolongé d'Ambazac à Bourganeuf et établi au même écartement de voie que les lignes voisines en construction de Bellac à Confolens et de Bourganeuf à Felletin, il suffirait de combler la petite lacune de Felletin à Merinchol pour constituer une nouvelle transversale de l'est à l'ouest, correspondant aux vœux émis par la Chambre de Commerce de la Rochelle.

Dans ces conditions, la ligne sur laquelle M. Mazeaud appelle l'attention du Congrès perdrait son caractère exclusivement local et il y aurait peut-être lieu d'émettre un vœu en sa faveur.

La 4^e^ section formulera un avis à cet égard.

§ VII

Jonction des Deux-Mers. — Chemin de fer à navires

Le Comité a reçu de M. Duthil une note sur l'état actuel de la question de jonction de l'Océan et de la Méditerranée qui, depuis 45 ans, a vu éclore de nombreux projets, lesquels ont traversé des fortunes diverses et trouvé de la part des pouvoirs publics un accueil généralement peu empressé.

M. Duthil rappelle dans sa note que, le 12 mai 1899, une proposition tendant à la déclaration d'utilité publique du *Canal des Deux-Mers*, a été déposée à la Chambre des députés et renvoyée devant la Commission de la Marine. Celle-ci, au cours de ses travaux, a entendu les Ministres de la Marine et des Travaux publics, lesquels se sont prononcés contre le canal.

M. Duthil ajoute que leur avis n'a pas été demandé sur le *chemin de fer à navires*, mais que la Marine ayant approuvé le projet en 1863, on ne saurait dire aujourd'hui qu'il est impraticable.

Malheureusement M. Duthil ne joint à sa note aucun projet détaillé susceptible de permettre d'apprécier suffisamment la valeur technique et pratique du *chemin de fer à navires*, dont la Société dont il est le directeur général poursuit la réalisation. La Commission de la Marine, au dire même de M. Duthil, pose, en effet, trois conditions essentielles pour entraîner la prise en considération de tout projet de jonction des deux mers, savoir :

1° Rapidité permettant le passage en 24 heures au plus;

2° Capacité permettant le passage de 150 navires par jour au moins:

3° Sécurité durant le passage.

Et, en outre, comme conditions accessoires, coût d'exécution modéré.

Produit d'exploitation rémunérateur. — Aucun élément de nature à établir que ces conditions peuvent être remplies par le projet de sa Société ne sont produits dans la note de M. Duthil.

La 4e section aura donc à présenter au Congrès, à ce sujet, les conclusions qui lui seront inspirées par l'étude du dossier sommaire qui lui est soumis.

Une carte jointe au présent rapport d'introduction sur les questions de chemins de fer soumises au Congrès, indique la position occupée par les différentes lignes dont il est parlé. — Nous n'avons pu toutefois indiquer le tracé du chemin de fer à navires, les seules indications trouvées dans les notices concernant seulement les points de départ et d'arrivée : Richards à 75 kilomètres de Bordeaux et Narbonne.

Paris, le 10 octobre 1900.

P. GALLOTTI,

Constructeur de chemins de fer,
Membre de la Société des Ingénieurs civils.

ANNEXES

§ I

Ligne de Lons-le-Saunier à Genève, par le col de la Faucille

Le dossier complet fourni par la Société pour le percement de la Faucille est entre les mains de chacun des Membres du Congrès, il est donc inutile de le reproduire ici.

Chambre de Commerce de Belfort

(Séance du 7 mars 1900)

QUESTION DU SIMPLON

L'ordre du jour appelle la discussion sur divers projets soulevés à l'occasion du percement du Simplon, qui doit être terminé en 1903.

Le Président expose que le percement du Simplon, combattu par la France au point de vue militaire et commercial, décidé et entrepris malgré cela, va renforcer la concurrence faite déjà à notre grand port de Marseille par le port de Gênes et le percement du Gothard.

L'aggravation de cette concurrence à Marseille a déjà vivement préoccupé nos Pouvoirs publics ; notre Chambre de Commerce, comme nombre d'autres, et dans la limite de sa sphère, s'est vivement intéressée à cette question : la comparaison des tarifs des docks de Gênes avec ceux de Marseille, la question du canal de Marseille à Arles ; enfin, tout dernièrement, la question du canal latéral au Rhône, de Lyon à Arles, sont autant de délibérations de notre Chambre qui prouvent son souci de contribuer pour sa part à la recherche du remède pratique à la situation faite à notre port de Marseille.

Mais à côté de cette question primordiale, et devant l'inévitable, il y a lieu d'examiner divers projets mis en avant pour *tirer parti utile*, dans la limite du possible, de ce *percement du Simplon*.

Ces projets sont les suivants :

Le premier est celui d'un nouveau tracé partant de la gare de *Frasne*, sur la ligne de Mouchard à Pontarlier, pour gagner directement Lausanne, par Vallorbes et Daillens ;

Le deuxième est celui du percement du *col de la Faucille*, prôné par Genève ;

Le troisième est la proposition faite par la Chambre de Commerce de Gray, de provoquer une entente entre les Compagnies de l'Est et du P.-L.-M., pour organiser un service direct partant d'Anvers et passant par Bruxelles, Givet, Amagne, Revigny, Saint-Dizier, Chaumont, Chalindrey et Gray, pour gagner, de là, Lausanne et Brigues par Mouchard, d'une part, la ligne du Mont-Cenis, par Saint-Amour, d'autre part.

Il faut tout d'abord constater que la ligne la plus courte, de *Calais à Milan*, est actuellement celle de *Calais-Laon-Belfort-Petit-Croix-Bâle-Lucerne et le Saint-Gothard ;* sur le territoire français, elle appartient à la Compagnie de l'Est.

Lorsque le Simplon et le tunnel du Lœtschberg, voté par l'Etat bernois et destiné à relier directement Berne à l'entrée du Simplon, par Spiez et la vallée de la Kander, seront percés tous deux, la ligne la plus courte de Calais à Milan sera la suivante : *Calais-Laon-Belfort-Delle. le raccourci sur territoire suisse Glovelier-Reconvilier-Reuchenette*, puis *Berne, Lœtschberg et Simplon*, ou la ligne de longueur équivalente : *Calais-Laon-Belfort-Delle-Delémont-Moutier, le raccourci sur territoire suisse Moutier-Soleure, puis Thoune, Spiez, Lœtschberg et Simplon,* soit par l'une ou par l'autre de ces deux lignes, 54 kilomètres de moins que par la ligne actuelle du Saint-Gothard.

La ligne la plus courte par le P.-L.-M. serait : *Calais-Paris-Dijon, le raccourci Frasne-Vallorbes-Lausanne et le Simplon,* mais la distance serait plus considérable que celle par l'Est, Lœtschberg et Simplon, de 38 kilomètres.

C'est donc à l'Est qu'appartient la plus courte distance, Calais-Milan.

La ligne actuelle la plus courte de *Paris à Milan, est celle de Paris-Belfort-Mulhouse-Bâle-Olten-Lucerne et le Gothard;* mais le Simplon, avec le raccourci Frasne-Vallorbes, enlèvera la plus courte distance à l'Est, pour la donner au réseau du P.-L.-M., puisque par la voie *Paris-Dijon-Mouchard-Frasne-Vallorbes-Simplon*, il y aurait 60 kilomètres de moins que par la ligne actuelle du Saint-Gothard.

En résumé, le Simplon percé, c'est l'Est qui conservera la distance la plus courte de Calais à Milan, mais le P.-L.-M. aura la distance la plus courte de Paris à Milan.

Ces constatations faites, il semble donc que le projet du raccourci Frasne-Vallorbes, avec son tunnel du Mont-d'Or, ne devrait soulever aucune objections; il n'en est pas ainsi.

Les défenseurs des intérêts de Pontarlier opposent à cette ligne Frasne-Vallorbes le passage par *Pontarlier, Neuchâtel, raccourci direct sur Berne, et tunnel du Lœtschberg*, passage qui, le raccourci direct sur Berne fait, ne différerait de la longueur du tracé Frasne-Vallorbes-Lausanne que de 6 kilomètres en plus, et qui économiserait la dépense de la construction du raccourci Frasne-Vallorbes.

Mais cette solution donne lieu aux objections suivantes : Le parcours Pontarlier-Neuchâtel est à grande pente et à courbes de petit rayon ; il est impossible à améliorer, tandis que la ligne Frasne-Vallorbes aura une pente beaucoup moins forte, des courbes de plus grand rayon, et si, plus tard, la correction possible Mouchard-Frasne se faisait, on aurait alors une ligne d'accès sur le Simplon d'une exploitation commerciale bien supérieure à celle que présentera jamais la ligne Pontarlier-Neuchâtel.

De plus, le passage par Pontarlier-Neuchâtel aboutissant à Berne et au Lœtschberg, présentera le grand inconvénient d'abandonner, pour cette grande ligne internationale d'accès au Simplon, tout le bassin du Léman, qui est le débouché naturel du P.-L.-M., et de converger avec les trains de l'Est sur l'Etat bernois, dont il favoriserait, au détriment de la Suisse romande, les projets monopolisateurs et les aspirations de devenir l'arbitre entre l'Est et le P.-L. M.; ces raisons sont assez puissantes pour rejeter la solution de Pontarlier, malgré l'économie qu'elle présente sur celle de *Frasne-Vallorbes-Lausanne*.

Mais si au lieu d'écouter les défenseurs de Pontarlier, on écoutait les défenseurs de Genève, on abandonnerait le raccourci Frasne-Vallorbes pour passer cette fois non plus à sa gauche, mais à sa droite en perçant la Faucille; la ligne serait *Paris-Dijon-Mouchard-Champagnole-Morez-la Faucille-Genève-Annemasse-Le Bouveret-Simplon*.

Mais alors la distance serait supérieure à celle par Frasne-Vallorbes de 52 kilomètres ; donc le passage par la Faucille et Genève est presque aussi long que le passage actuel par le Saint-Gothard, et il en résulte que le percement de la Faucille ne saurait mettre Genève sur le trajet le plus direct de Paris à Milan, et qu'en conséquence il ne saurait être opposé au point de vue international, au raccourci Frasne-Vallorbes.

En conséquence, il y a lieu de rejeter le percement de la Faucille : si la communication de Paris avec Genève devait être améliorée, il vaudrait mieux adopter, dans l'intérêt de Genève, *la nouvelle ligne de Saint-Amour-Bellegarde*, qui serait d'une exploitation commerciale infiniment supérieure à celle de Mouchard, Morez et la Faucille.

Enfin, en ce qui concerne la proposition de la Chambre de Commerce de Gray, il y a lieu de remarquer que la plus courte distance Calais-Milan appartenant à la ligne de l'Est, on ne voit pas bien dans quel intérêt cette Compagnie détournerait de son réseau, à partir de Chalindrey-Gray, le trafic d'Anvers-Ostende-Calais au lieu de le garder jusqu'à Petit-Croix pour le Saint-Gothard, prochainement jusqu'à Delle pour le Simplon.

Faute d'éclaircissements suffisants, il paraît donc indiqué de n'émettre, jusqu'à nouvel ordre, aucun avis sur la proposition de la Chambre de Commerce de Gray.

En résumé :

1° Au point de vue du chemin le plus court de Paris à Milan par le Simplon, il y a lieu de préférer le projet de raccourci Frasne-Vallorbes tant au projet de gauche par Pontarlier-Neufchâtel-Berne, qu'au projet de droite par Champagnole, Morez et la Faucille ;

2° Au point de vue particulier de l'amélioration de la liaison de Genève avec Paris, il y a lieu de préférer le projet Saint-Amour-Bellegarde au projet de la Faucille ;

3° Enfin, il y a lieu d'ajourner tout avis sur la proposition de la Chambre de Commerce de Gray.

La Chambre, à l'unanimité, approuve le texte et les conclusions du rapport ci-dessus de son Président, convertit ce rapport en délibération, et dit que copie en sera donnée à M. le Ministre des Travaux Publics, à MM. les Directeurs des Compagnies P.-L.-M. et de l'Est, et à la Chambre de Commerce de Gray.

§ II

Chemin de fer de l'Estaque-Miramas

Société pour la défense du commerce de Marseille.

Séance de la Chambre syndicale du 19 février 1900.

EXTRAIT DU RAPPORT DE M. HENRI TURCAT

La Compagnie P.-L.-M. intitule simplement son projet : « Chemin de fer de Miramas à l'Estaque par le littoral. » C'est là une appellation à la fois exacte et incomplète ; si la ligne proposée n'avait pour but que de relier l'Estaque à Miramas, elle ne serait qu'une ligne d'intérêt local, départemental peut-être, et ne pourrait pas passionner beaucoup Marseille et la vallée du Rhône. Mais cette ligne a une bien autre importance que pourrait le laisser supposer son titre ; elle est un des tronçons complémentaires d'une seconde ligne de Marseille à Paris par Miramas, Cavaillon, Avignon, la rive droite du Rhône, Givors, Paray-le-Monial, Nevers, Gien et Montargis.

Ne croyez pas cependant, comme il semble résulter de cette énumération, que c'est une nouvelle ligne de Marseille à Paris dont le P.-L.-M. entreprend la construction. Le chemin de fer de la rive droite existe depuis longtemps. La ligne du Bourbonnais existe de Paris à Nevers, les embranchements entre Nevers et Lyon ou Givors existent aussi, ce qui manque, ce qui reste à construire, c'est le doublement de la ligne actuelle de Marseille à Avignon. Entre Avignon et Paris, bien que cette seconde ligne de la rive droite existe déjà, malgré les embranchements qu'on semble pouvoir utiliser comme dégagement, le trafic est énorme et l'encombrement est intense. Entre Marseille et Avignon, l'exploitation

est devenue absolument impossible avec une ligne à double voie seulement.

Nous ne voudrions pas qu'on nous accuse de faire le procès du P.-L.-M qui a surtout à nos yeux le grand défaut des monopoles : empêcher toute concurrence possible, mais qu'on nous permette de dire que le P.-L.-M. travaille uniquement pour le plus grand profit de ses actionnaires et que le confortable du public et les grands intérêts du Commerce ne sont pris en considération par cette Compagnie qu'en tant qu'ils contribuent à enfler les bénéfices des actionnaires.

C'est le cas aujourd'hui : les deux seules voies que nous avons ne peuvent suffire au trafic actuel et le public proteste contre les retards, non seulement à l'arrivée, mais encore au départ des trains, contre leur longueur compromettante pour la sécurité des voyageurs, contre le nombre réduit des convois, le manque de personnel, etc.

Les administrateurs du P.-L.-M. demeureraient sans nul doute insensibles et sourds à ces justes revendications, si la Compagnie elle-même n'avait eu à payer pour indemnités de retard des sommes considérables dans ces dernières années.

Son intérêt est donc, dans l'hypothèse actuelle, conforme au nôtre et cette nouvelle ligne de dégagement que nous demandons pour nous donner de l'air et nous empêcher de mourir étouffés, le P.-L.-M. la demande et la créera, coûte que coûte, quel que soit le tracé imposé, car c'est son propre intérêt qui l'exige et c'est là le point essentiel à ne pas perdre de vue.

Ne nous préoccupons donc pas de la crainte de la décourager et de retarder une solution qui s'impose, car elle est dans l'impérieuse nécessité de dédoubler ses voies sans délai.

Il s'agit donc d'aller de l'Estaque (relié à Marseille par la ligne Marseille-Joliette-l'Estaque de coûteuse mémoire) à Miramas, gare de triage des trains de marchandises.

Quelle est la meilleure voie à suivre pour atteindre ce résultat ? La configuration du territoire de Marseille nous montre la ville entièrement entourée d'une ceinture de collines plus ou moins élevées. On n'en peut sortir que par des tunnels, ou qu'en montant des rampes conduisant à des cols. Nos deux seules vallées, le Jarret et l'Huveaune, ont à peine quelques kilomètres de longueur, et aboutissent immédiatement au flanc de la montagne où se trouve leur source. Si nous voulons nous éloigner de Marseille par les routes nationales, il nous faut gravir, ou la Viste, sur la route d'Aix, ou le Terme sur la route de Draguignan, ou le col de l'Ange, sur la route de Toulon. Si nous empruntons le chemin de fer, il nous faut passer sous la Nerthe, ou sur le plan de Campagne après Septêmes, et, si nous suivons l'Huveaune pour aller à Toulon, passer sous le tunnel de Mussuguet. Cette configuration de notre territoire

réduit considérablement les tracés possibles et n'en laisse actuellement que trois en présence.

Nous écarterons tout d'abord le projet Septèmes-Salon, car malheureusement nous n'avons guère le choix des points de départ et d'arrivée de notre nouvelle ligne. Bien qu'en réalité il s'agisse de doubler la voie entre Marseille et Avignon, nous ne pouvons pas partir d'un autre endroit que du point de jonction à l'Estaque, de l'embranchement qui amène les trains venant de la gare d'Arenc et des Ports. Tout autre point de départ nous ferait perdre le bénéfice de cet embranchement, et ne nous permettrait pas de dégager promptement nos quais, ni d'y recevoir facilement les marchandises venant de Paris ou de Lyon. Il faut ainsi renoncer à cette ligne qui, partant du cœur de Marseille, derrière la Bourse, en tunnel sous la place d'Aix et le boulevard de la Paix, irait passer aux Aygalades, et, de là, sortirait aux Pennes par un tunnel sous Saint-Antoine et la Gavotte, des Pennes, elle viendrait rejoindre la voie actuelle jusqu'à Rognac, et, de là, irait presque en ligne droite jusqu'à Salon en passant par la Fare et Lançon, et en laissant à gauche Berre et Miramas. C'est là la ligne idéale, celle qu'on aurait dû faire il y a cinquante ans. C'est, croyons-nous, le projet dressé par M. de Montricher en 1862. Mais aujourd'hui, il est trop tard. La Compagnie a construit la ligne Arenc-l'Estaque et établi à Miramas une immense gare de triage qu'on ne peut plus lui demander de créer ailleurs, et il faut forcément partir de l'Estaque pour aboutir à Miramas.

Reste donc le projet du P.-L.-M. par le littoral en présence d'un contre projet qui consisterait à doubler tout simplement la ligne actuelle de l'Estaque à Miramas.

Tous les arguments en faveur du tracé par le littoral vous ont été exposés ici-même; aussi croyons-nous, sans nous exposer au reproche de faire œuvre de nature à retarder la solution d'une question si importante pour notre Commerce, pouvoir développer les arguments des partisans du doublement de la ligne actuelle.

Son premier avantage est la simplicité; c'est l'idée qui jaillit d'elle-même. Cette ligne sera de 15 kilomètres plus courte que celle du littoral; elle sera moins coûteuse à établir, les terrains à exproprier sont sans grande valeur, tant de l'Estaque-gare à la Nerthe, que de la Nerthe à Miramas, et elle ne comporte qu'un seul ouvrage d'art, le doublement du tunnel actuel de la Nerthe. Et, à ce propos, il est temps de faire justice d'une idée contre laquelle personne n'a jamais protesté à Marseille, et qui est devenue comme un axiome qu'on ne cherche même plus à discuter. Depuis longtemps, on agite devant nous le fantôme d'un éboulement naturel ou criminel du tunnel de la Nerthe. Combien de fois, et sous combien de formes ne nous a-t-on pas inspiré cette crainte? L'honorable M. Le Mée, rapporteur de la Chambre de Commerce, écarte

« la solution toute simple d'un élargissement du tunnel actuel », l'un des plus grands avantages d'une seconde ligne étant de ne plus voir Marseille à la merci d'une obstruction du tunnel de la Nerthe qui la priverait de toutes ses communications.

L'honorable M. Estier s'émeut encore davantage lorsqu'il nous dit qu' « en cas de mobilisation, il suffirait d'une cartouche de dynamite dans le tunnel de la Nerthe pour séparer Marseille du reste du territoire français » et il reconnaît que « s'il ne fallait pas parer à ce grave, à cet immense danger, d'un tunnel de 4,638 mètres aux portes de Marseille, il ne serait peut-être pas besoin d'établir une nouvelle ligne, il n'y aurait qu'à doubler la ligne actuelle. »

Eh bien ! non, il ne faut pas s'exagérer ce danger. Des tunnels existent partout, on ne peut pas les éviter et on ne les détruit pas plus à la dynamite qu'on ne détruit des ouvrages tout autant, sinon plus difficiles à reconstruire.

En tous cas, cette raison de préférer la ligne proposée par le littoral au doublement de la ligne actuelle pêche par la base, s'il y a seulement un tunnel ou un viaduc dans le tracé projeté. Remarquons qu'il importe peu que le tunnel ait 4,638 mètres ou seulement quelques centaines de mètres. L'éboulement produit par la criminelle cartouche de dynamite bouchera aussi bien l'un que l'autre, si l'obstacle est le même, et il faudra exactement le même temps dans les deux cas pour rétablir la circulation.

Or, Messieurs, le tracé qu'on nous propose, au lieu d'un tunnel, en comporte *dix* d'une longueur totale de 3,245 mètres, sans compter 10 viaducs, et 20 kilomètres de route sur le littoral dont 8 à 9 kilomètres, plus ou moins en corniche, taillés au bord de la mer, sur le flanc du rocher. Si un misérable voulait un jour commettre un attentat, il n'aurait vraiment que l'embarras du choix pour savoir l'endroit où il voudrait dynamiter.

A ce sujet, votre Commission a eu la bonne fortune d'être renseignée, nous pouvons presque dire documentée, par un homme d'une grande compétence, par le distingué officier général de la Marine auquel le Gouvernement a confié le commandement du sous-arrondissement de Marseille.

Le Contre-Amiral Besson, auquel nous avons demandé son avis sur le danger de voir détruire le tunnel de la Nerthe, nous a répondu que la destruction d'un tunnel est une grosse opération qui exige une énorme quantité d'explosifs, et plusieurs heures de travail. Il a estimé que pour faire tomber une vingtaine de mètres de voûte, il faudrait le travail de 70 à 80 hommes pendant une demi-journée et 2,000 kilos d'explosifs. Les dégâts occasionnés par le travail de 10 hommes pendant deux heures avec 250 kilos de dynamite ne mettrait pas la voie hors de service plus d'un jour ou deux.

Les défenseurs du projet par le littoral répondent à ces objections que leur projet a pour lui l'avantage d'être proposé et désiré par le P.-L.-M.

De hautes personnalités, très respectées, et dont l'opinion est toujours pour nous un guide sûr, ajoutent : si l'on fait échouer le projet, nous aurons prouvé une fois de plus que nous prenons à tâche à Marseille de nous suicider nous-mêmes, en nous opposant systématiquement à tout ce que l'on veut faire chez nous et en retardant l'exécution d'un projet qui a déjà franchi les premières étapes de la filière administrative.

Vous n'y songez pas, nous dit-on d'autre part! Faire de l'opposition à ce projet, c'est reculer indéfiniment la solution d'une question vitale pour Marseille. Vous ne voyez donc pas ce qu'il faut de temps pour mener à bien l'exécution d'un chemin de fer? Voyez celui qui nous occupe. Il est concédé depuis 16 ans et nous n'en sommes qu'à l'avant-projet ; si vous voulez proposer un autre tracé, il faudra encore 16 ans pour en arriver au point où en est le projet en discussion. Pendant ce temps-là Marseille aura péri faute de communications suffisantes. Vous vous noyez : saisissez ce bout de corde : cela est plus prudent que de faire des discours sur sa forme ou sur sa longueur. Vous mourez de faim, mieux vaut un morceau de pain sec de suite qu'un repas somptueux qni viendrait trop tard. Et, du reste, vous le reconnaissez, la Compagnie P.-L.-M. est toute puissante. Si vous ne faites pas ce qu'elle veut, si vous n'acceptez pas ce qu'elle vous offre, vous n'aurez rien.

« Timeo Danaos, et dona ferentes » répondent les adversaires du projet. Le P.-L.-M. est dans la nécessité impérieuse de doubler sa ligne l'Estaque-Miramas et de créer, avec la même activité, bon gré mal gré, l'un ou l'autre des deux tracés qui nous occupent. C'est pour elle et non pour nous qu'elle travaille.

Le projet de dédoublement des voies actuelles existe dans les cartons du Ministère et ceux du P.-L.-M., et, d'autre part, les formalités accomplies pour le projet du littoral ne sont qu'une avance de quelques semaines. Cette avance, si le dédoublement de la ligne actuelle était adopté, serait vite rattrapée par la durée moins longue des travaux. Le seul ouvrage d'art à effectuer, le tunnel de la Nerthe, pourrait, en effet, être exécuté en 15 mois, en basant les calculs sur une longueur de 4,653 mètres, longueur du tunnel actuel, et sur l'avancement moyen de la perforation du tunnel du Simplon, soit 10 m. 40 par jour (1).

1. La Société pour la défense du commerce mentionne cette opinion des adversaires du projet par le littoral, sous les plus expresses réserves au sujet de la nature des terrains à perforer, des éboulements possibles dans une montagne qui, en certains endroits est un mélange de terre et de cailloux, et également sous les plus expresses réserves du coût de la ligne que d'aucuns prétendent devoir être plus élevé pour le dédoublement de la voie actuelle que par la ligne du littoral.

Les adversaires du tracé par le littoral ne se contentent pas de réfuter les objections des partisans de ce tracé, relativement à la crainte de voir l'établissement d'une deuxième voie indéfiniment ajourné, ou tout au moins retardé. Ils prennent l'offensive et déclarent :

1° Que la ligne est trop longue ;

2° Qu'elle est trop exposée en cas de guerre à une attaque par mer ;

3° Qu'elle est une barrière destinée à empêcher la venue d'une seconde Compagnie de chemin de fer à Marseille ;

4° Qu'elle est un obstacle au canal de Marseille au Rhône.

Les partisans de la ligne du littoral répliquent :

1° L'augmentation de distance est insignifiante, car cette voie sera affectée pour les grands parcours uniquement aux trains de marchandises, et, pour des sacs ou des caisses, 12 kilomètres de plus ou de moins sur quelques centaines de kilomètres à parcourir sont quantité négligeable; que, d'autre part, cette ligne mettra en valeur cette côte superbe qui s'étend de l'Estaque au Cap Couronne et qui deviendra une station hivernale sans rivale, ne l'oubliez pas, vous qui êtes partisans du Comité d'initiative des Bouches-du-Rhône;

2° La Marine et la Guerre ont certainement montré les dangers de cette ligne exposée aux canons d'une flotte ennemie en temps de guerre; c'était leur devoir. Mais cette ligne n'est pas une ligne stratégique, tous le reconnaissent: elle est créée pour les travaux de la paix. A tout prendre, en temps de guerre, il nous resterait toujours la ligne par la Nerthe et la ligne d'Aix;

3° Il est très certain que la plus grande faute qu'aient commise nos pères est de ne pas avoir, en 1865, forcé le Gouvernement à accepter la prolongation jusqu'à Marseille de la ligne du Midi. Nous ne saurions trop le répéter bien haut, là vraiment le reproche de suicide est mérité. Mais aujourd'hui n'est-il pas chimérique d'entretenir un espoir auquel les conventions, appelées ici même scélérates, ne laissent pas la moindre chance de vivre ?

Nous avons permis au P.-L.-M. d'enserrer notre ville au Nord, au Midi, à l'Est et à l'Onest, il est impossible aujourd'hui au plus habile ingénieur d'établir une voie ferrée aboutissant dans notre ville, sans se trouver dans l'obligation absolue de la greffer sur celle du P.-L.-M. et la ligne du littoral ne rendra pas le cercle plus étroit.

Il y a, il est vrai, un remède, mais un remède héroïque. M. Pelletan, député du département, l'a préconisé dernièrement: c'est le rachat.

Mais la ligne par le littoral n'atténuera en rien l'efficacité de ce remède, le jour où on se décidera à l'employer ;

4° La dernière objection, l'obstacle possible au Canal de Marseille au Rhône, paraît avoir été résolue à l'entière satisfaction des pères du projet.

Nous citons quelques chiffres : la ligne projetée part de la gare de l'Estaque à la cote 54 m. 02 au-dessus du niveau de la mer. Vers le Rove, le chemin de fer passera à 40 mètres au-dessus de la mer.

La partie inférieure de la poutre métallique du pont tournant sur l'étang de Caronte se trouvera à 22 mètres au-dessus du niveau de la mer, point minimum entre l'Estaque et l'étang de Berre.

Le canal pourra donc passer facilement partout sous la ligne ferrée.

Si vous le permettez, nous pouvons résumer comme suit le dire des avocats des deux systèmes :

Le premier projet est prêt, l'exécution presque commencée, les jalons posés — bien qu'aucun terrain n'ait encore été acheté. — Le combattre, serait entraver ou retarder un progrès dont l'urgence n'est plus à démontrer et donner raison à la réputation qu'on nous fait d'esprit frondeur.

Le deuxième projet a l'avantage d'être simple, court, sûr en cas de guerre maritime, économique et de construction rapide.

A vous, Messieurs, de choisir, et après avoir pesé le pour et le contre de prêter l'appui de votre puissante Société à celui des deux projets qui vous paraîtra le meilleur, dans l'intérêt, le seul que nous ayons à défendre, celui du Commerce et de l'Industrie de notre chère ville de Marseille.

Le Rapporteur,
H. Turcat.

Ce rapport entendu, la Chambre syndicale de la Société pour la Défense du Commerce se rallie à l'opinion suivante :

Pour tirer d'une voie ferrée le maximum de rendement, tout en y faisant circuler des trains de vitesses variables, il faut qu'il existe, en certains points de la ligne, des voies d'évitement qui permettent aux trains à faible vitesse de se garer pour laisser passer les trains à vitesse supérieure. Sans garages, une ligne ne peut être utilisée que par un nombre très réduit de trains ou par des trains de même vitesse.

C'est ce qui se produit actuellement de Marseille à Avignon, et ce que nous pouvons tous vérifier, en observant, sur un point quelconque de ce trajet, le petit nombre de trains circulant à l'heure, car un train doit attendre que la voie soit libre pendant un laps de temps très long pour se lancer sur une voie ainsi immobilisée pour des trains plus rapides.

Avec des garages répétés, au contraire, un train de marchandises peut toujours cheminer par petites étapes, ne seraient-elles que de quelques kilomètres, se garant pour laisser passer un train à plus grande vitesse et reprenant de suite après sa course pour gagner un garage nouveau.

Ces principes posés, et considérant, d'autre part, que quel que soit le tracé adopté et quelque grande que puisse être la célérité avec laquelle

on en poursuive l'exécution, plusieurs années s'écouleront avant que nous ayons la satisfaction de voir circuler la première locomotive sur la ligne à créer; la Chambre syndicale estime que le remède immédiat à l'encombrement et aux retards dont se plaint notre Commerce et le P.-L.-M. lui-même se trouve dans la création de nouvelles et nombreuses voies de garage entre Pas-de-Lanciers et Avignon.

Cette solution est simple, rapide et peu coûteuse dans un pays plat comme le territoire parcouru entre la Nerthe et Avignon, elle a été à maintes reprises préconisée par l'exploitation du P.-L.-M. comme le palliatif aux difficultés du présent.

En ce qui concerne l'avenir, préoccupée avant tout d'obtenir une nouvelle voie de dégagement qui permette le transit rapide et économique des produits de nos industries et des articles de notre commerce, la Chambre syndicale insiste énergiquement auprès des Pouvoirs publics pour que la Compagnie P.-L.-M. soit mise en demeure de procéder immédiatement à la création d'une ligne de l'Estaque à Miramas et Avignon.

Considérant toutefois que le dédoublement de la voie actuelle paraît la solution la plus simple, la plus courte, la plus sûre en cas de guerre maritime, la Chambre syndicale indique sa préférence pour ce tracé sur celui du littoral.

Résumant ses conclusions, la Chambre syndicale émet le vœu : Que les Pouvoirs publics usent de tous les moyens que les lois et conventions mettent à leur disposition pour obliger le P.-L.-M. à créer :

1° De nombreux garages permettant une utilisation immédiate plus intense de la ligne du Pas-de-Lanciers à Avignon ;

2° Une nouvelle ligne l'Estaque-Miramas-Avignon et subsidiairement que cette ligne soit de préférence parallèle à la ligne existant déjà.

Le Président,

L. Estrine.

§ III

Chemin de fer de pénétration dans l'Afrique occidentale française

Le Mémoire présenté sur ce sujet par M. le comte d'Agoult est entre les mains de tous les membres du Congrès, sous forme de brochure spéciale.

§ IV

Développement et amélioration des voies ferrées, réclamées par les Chambres de Commerce

1° Chambre de Commerce de Boulogne-sur-Mer

(Extrait du procès-verbal de la séance du 11 avril 1900)

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE ANNEXÉ A LA CIRCULAIRE DU 17 FÉVRIER 1900, DE M. LE MINISTRE DU COMMERCE

Chemins de fer

La Chambre réclame d'une façon pressante l'exécution des extensions projetées à la gare de la petite vitesse de Boulogne. Cette gare est tout à fait insuffisante pour le trafic actuel, comme développement de voies et comme abri. Il en résulte pour le commerce des pertes de temps et des avaries considérables.

Lorsqu'il reçoit des marchandises périssables, par exemple, des pommes de terre, des oignons, des pommes et autres fruits et légumes qui se gâtent facilement sous la pluie, soit sous l'action de la gelée, les difficultés de déchargement se trouvent accrues non seulement par l'absence de tout abri et l'encombrement de l'espace réservé aux camions, mais encore par les excavations qu'on rencontre ça et là dans la gare.

Il y a plus; à certaines époques de l'année, les arrivages atteignent un tonnage considérable. Alors, par suite de l'insuffisance des voies de dégagements, les manœuvres s'opèrent avec une lenteur désespérante. Bien souvent les wagons à décharger par le commerce ne peuvent être mis à sa disposition que vingt-quatre ou quarante-huit heures après l'entrée en gare. Puis, comme les emplacements pour les déchargements sont par trop exigus, la Compagnie est parfois obligée d'envoyer ces wagons sur des voies réservées aux manœuvres. Ils sont ainsi plusieurs fois déplacés en cours de déchargement, au détriment de la célérité des opérations et de la sécurité des ouvriers employés.

Les travaux à exécuter pour remédier en partie à cette situation et qui sont évalués à 250,000 francs sont entièrement à la charge de la Compagnie du chemin de fer du Nord, et la Chambre n'a à leur égard, aucune indication financière à donner.

La Chambre de Commerce profite de cette occasion pour se faire l'écho d'autres plaintes causées par l'insuffisance, en certaines saisons, principalement en automne, du matériel de la Compagnie. La situation s'est améliorée depuis quelque temps, mais laisse encore à désirer.

2° *Chambre de Commerce du Havre.*

RÉPONSES A L'ENQUÊTE SUR LES VOIES DE COMMUNICATION

Le Havre, 28 avril 1900.

Monsieur le Ministre,

Sur votre invitation, notre Chambre de Commerce s'est attachée à ne mentionner que les travaux strictement indispensables.

Elle se borne à solliciter d'une part une extension des moyens de communication par voies ferrées, d'autre part

. . . . . .

Voies ferrées. — *Ligne du Sud-Ouest.* — Un point qui frappe lorsque l'on envisage, sous le rapport de ses moyens de communication avec l'intérieur, la situation du port du Havre, le second port de commerce français, le premier sur l'Océan, la Manche, et la Mer du Nord, l'un des principaux centres d'approvisionnements et d'objets de consommation, l'un de ceux aussi qui comptent le plus grand nombre de services de navigation, est de constater qu'une seule ligne de chemin de fer, la ligne de Paris y vient aboutir. A ce jour encore, il est moins bien partagé, à cet égard, que nombre de ports de second et même de troisième ordre, et l'on ne peut s'empêcher d'en être étonné.

Nous ne dirons rien cependant de ses communications avec le Nord, bien qu'elles ne soient assurées que dans des conditions très imparfaites, surtout pour le grand trafic. Pendant longtemps, la Chambre de Commerce a réclamé contre cet état de choses, réellement défectueux, mais sans succès, et elle ne juge pas à propos pour le moment d'y revenir.

Une lacune plus grave et sur laquelle elle a tout particulièrement le devoir d'appeler l'attention de la Commission d'enquête, est l'absence d'une voie directe de communication avec la région du Sud-Ouest. Depuis Rouen jusqu'à l'embouchure de la Seine, la traversée du fleuve ne peut s'effectuer que par quelques passages d'eau, et il en résulte que les expéditions entre le Havre, la Basse-Normandie, la Bretagne, le Maine, l'Anjou, etc., doivent subir un grand détour; les échanges avec les riches contrées agricoles et industrielles de la rive gauche de la Seine sont, en outre, à peu près impraticables.

La nécessité de remédier à une aussi fâcheuse situation est depuis longtemps reconnue. Dès 1883, une convention passée entre l'État et la Compagnie de l'Ouest a concédé à ladite Compagnie, à titre éventuel, sous la réserve de la déclaration publique, un chemin de fer précédemment classé d'intérêt général par la loi du 17 juillet 1870 et ainsi dénommé : » Ligne de Pont-Audemer à Port-Jérome, avec traversée souterraine de la Seine et prolongement jusqu'au Havre par la vallée de la Seine et raccordement vers Caudebec. »

Invitée à établir un projet conformément à cette convention, la Compagnie de l'Ouest a élevé des objections ; la construction d'un tunnel sous la Seine lui a paru présenter des difficultés à peu près insurmontables et elle a adressé un autre projet consistant dans l'établissement d'une ligne à double voie partant du Havre, suivant la vallée de la Seine jusqu'à Saint-Maurice-d'Etelan, traversant le fleuve sur un viaduc et aboutissant à Glos-Monfort avec raccordement vers Caudebec sur la rive droite et vers Pont-Audemer sur la rive gauche.

Aujourd'hui, les études des deux tracés sont terminées, et M. le Ministre des Travaux publics, à la date du 4 février dernier, a décidé qu'elles seraient soumises simultanément à l'enquête.

Il importe, après une si longue attente, que cette enquête ait lieu à bref délai, et la Chambre de Commerce demande que la ligne soit comprise parmi les premières à exécuter.

Ligne de tramway du Havre à Pont-Audemer. — Quel que soit le tracé qui sera adopté pour la ligne du Sud-Ouest, elle ne reliera qu'imparfaitement le Havre avec les localités voisines de la rive gauche de la Seine, localités d'où il pourrait surtout tirer des approvisionnements pour la consommation et desquelles il est, en dépit de leur proximité, presque complètement séparé. Un réel intérêt s'attache donc au projet présenté par la Société générale de traction pour l'établissement d'une ligne de tramway du Havre à Pont-Audemer avec traversée de la Seine par un pont à transbordeur.

Ce projet a été soumis à l'Administration et la Chambre demande également qu'il soit au plus tôt soumis à l'enquête.

Insuffisance du matériel. — La Chambre ne peut parler des chemins de fer sans appeler l'attention sur l'insuffisance du matériel de transports, insuffisance qui, dans ces derniers temps, a pris un caractère aigu, au grand préjudice du commerce et de l'industrie. Bien qu'il ne s'agisse pas de travaux proprement dits, il est non moins urgent de s'occuper de cet outillage, si l'on veut arriver à la meilleure exploitation des voies ferrées et du port.

CONCLUSIONS

I. — En ce qui concerne les chemins de fer. — La Chambre de Commerce demande :

1° La mise prochaine à l'enquête des tracés de la ligne du Sud-Ouest ;

2° La mise à l'enquête, également à bref délai, du projet présenté par la Compagnie générale de Traction, pour l'établissement d'un tramway du Havre à Pont-Audemer, avec traversée de la Seine par un pont à transbordeur ;

3° L'augmentation du matériel roulant.

3° Chambre de Commerce de Rouen

ENQUÊTE SUR LES VOIES DE COMMUNICATION. — RÉPONSE AU QUESTIONNAIRE

Rapport présenté par M. Wallon

Messieurs,

. . . . . .

Vos Commissions réunies des questions générales et du port, après avoir entendu les communications que MM. les ingénieurs ont bien voulu leur faire sur la matière, vous proposent de répondre de la manière suivante aux questions qui ont été posées à la Compagnie :

SUR LES VOIES FERRÉES

Les lignes de l'Andelle et celles d'Aumale à Envermeu, de Caudebec à Lillebonne, qui sont aujourd'hui décidées, ainsi que la gare de triage de Sotteville, ne peuvent faire que l'objet d'un vœu tendant à leur prompte exécution.

Il en est autrement d'une autre ligne, qui a été déjà demandée par la Chambre de Commerce de Rouen et étudiée par la Compagnie de l'Ouest : c'est la ligne descendant de Clères à la Seine par la vallée de Maromme.

Le projet tel qu'il a été présenté à la Chambre de Commerce il y a quelques années, desservirait d'une part une contrée peuplée et un nombre considérable d'établissements industriels, dont la plupart pourraient se brancher sur la voie ferrée. Cette voie les mettrait en relations plus facile avec la région houillère du Nord de la France et les affranchirait, soit pour leurs matières premières, soit pour leurs produits, d'un camionnage onéreux. Comme c'est aux gares de Rouen que sont prises ou portées les marchandises d'une grande partie de la vallée, ces gares s'en trouveraient déchargées d'une manutention qui souvent les encombre.

A un autre point de vue, la ligne de la vallée de Maromme rendrait de grands services à la ville de Rouen et surtout à son port. La circulation de wagons sur les quais y est à la fois difficile et gênante ; tout le monde en souffre : le commerce, qui ne reçoit pas assez vite les wagons dont il a besoin pour décharger les navires, les habitants eux-mêmes qui rencontrent l'obstacle de longs trains de marchandises en marche et s'en trouvent parfois retardés de la façon la plus malencontreuse. La situation ne pourra que s'aggraver avec le prolongement des quais de la rive droite, prolongement qui s'impose, comme nous le montrerons tout à l'heure. La ligne établie dans la vallée permettrait de donner aux voies ferrées des quais un débouché vers l'aval et de procurer de ce

côté aussi bien une évacuation du matériel chargé qu'une alimentation du service.

L'entente entre la Compagnie du Nord, qui exploite les quais de la rive droite, et la Compagnie de l'Ouest, qui demande la concession de la ligne de la Vallée, devrait se faire aisément par une soudure et une gare commune dans les prairies de Bapeaume.

Le projet a été poussé par la Compagnie de l'Ouest jusqu'à la confection d'un plan parcellaire et jusqu'à des démarches auprès des manufacturiers à desservir. Si elle a trouvé un certain nombre de ceux-ci assez convaincus des avantages qu'ils retireraient de l'établissement de la ligne, pour faire gratuitement abandon du terrain traversé, leur concours n'a pas été d'abord assez unanime pour lui permettre de présenter au Gouvernement une demande de concession étayée sur des ressources assez complètes. Mais il est à croire que la question reprise rencontrerait chez les intéressés de meilleures dispositions pour un sacrifice dont ils ne tarderaient pas à être amplement récompensés.

Au double point de vue des intérêts à desservir dans cette vallée bondée de manufactures et du dégagement à opérer sur les quais du port de Rouen, la Chambre de Commerce doit insister vivement pour la création de la voie ferrée de Clères à la Seine, par la vallée de Maromme.

Un point demeuré depuis longtemps défectueux dans l'exploitation de la Compagnie de l'Ouest à Rouen, c'est la gare de la rue Verte, cette fosse où les voyageurs se pressent dans de tristes locaux. Pour avoir été longtemps supporté, cet état n'en demande pas moins une amélioration, dont le projet a été fait, mais la réalisation différée. Il a paru à propos de la mettre au nombre des vœux à présenter par la Chambre de Commerce de Rouen.

Ce rapport a été mis aux voix et adopté.

4° *Chambre de Commerce de Nantes.*

EXTRAIT DES RÉPONSES FAITES A L'ENQUÊTE

Chemin de fer d'Ancenis à Châteaubriant et d'Ancenis à Cholet.

— Depuis plusieurs années le commerce d'Ancenis appuyé par la Municipalité de ce chef-lieu d'arrondissement, demande avec instance la création d'une voie ferrée qui puisse lui ouvrir des communications directes et rapides dans la direction du Nord, avec Châteaubriant et dans la direction du sud, avec Cholet. Les échanges commerciaux d'Ancenis avec ces points extrêmes et avec les localités situées sur leur parcours sont absolument entravés faute de voies ferrées et, s'il était donné satisfaction à nos commettants, une amélioration très importante

serait réalisée dans l'organisation générale des voies de transport de notre département. Le Conseil Général de la Loire-Inférieure se trouve saisi des vœux et des pétitions émanés de la Municipalité d'Ancenis et des populations intéressées et il les a pris en considération, mais il nous paraît utile d'insister sur l'urgence d'une solution et nous estimons que la création des deux voies d'Ancenis à Châteaubriant et d'Ancenis à Cholet devrait être active. Les représentants d'Ancenis, dans leur désir de voir aboutir promptement les projets dont il s'agit, se résigneraient d'ailleurs à la création de chemins de fer à voie étroite. Dans ces conditions les voies seraient classées dans le réseau départemental et le concours financier du département n'exigerait pas de grands sacrifices et ces sacrifices seraient très justifiés par les intérêts auxquels ils seraientaffectées.

Nous exprimons donc le vœu que les chemins de fer dont it vient d'être question soient classés en première ligne au programme restant a accomplir du réseau départemental.

CONCLUSION

Qu'il soit tenu compte du vœu que nous avons émis au sujet du chemin de fer d'Ancenis à Châteaubriant et d'Ancenis à Cholet.

5° *Chambre de Commerce de la Rochelle.*

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE LA ROCHELLE

Séance du 7 mars 1900.

M. le Président pense que la réponse à faire au questionnaire du Ministre doit se diviser en deux parties :

I. Les travaux intéressant spécialement la Rochelle.

II. Les travaux intéressant la Rochelle et la région.

Or parmi les travaux intéressant spécialement la Rochelle, rien n'est plus urgent que la construction de la gare des voyageurs, et M. le Président estime que c'est le travail dont l'exécution doit être demandée en premier lieu.

Depuis longtemps son insuffisance est constatée; depuis longtemps, sans qu'une solution satisfaisante ait pu intervenir, la Chambre de Commerce, le Conseil municipal, tous les habitants, demandent avec instance qu'on construise une nouvelle gare à voyageurs.

Le grand nombre des trains et des vogageurs, la dificulté des mouvements et des manœuvres, l'encombrement des divers services nuisent considérablement au bon fonctionnement, et rendent la gare actuelle absolument dangereuse.

Voici par ordre de dates, la liste des délibérations prises ou des lettres écrites par la Chambre de Commerce à ce sujet :

. . . . . .

(Suivent l'indication et la date de quatorze communications de la Chambre de Commerce à l'Administration, dont la première date du 24 juillet 1893 et la dernière du 27 novembre 1899 (*Voir, à cet égard, le texte des Annexes de la 1re catégorie B.*)

. . . . . .

La solution de cette question ne peut plus se faire attendre ; l'Administration en est aussi persuadée que la Chambre de Commerce.

Quant à la dépense, elle doit être entièrement supportée par l'État.

Si une avance devait être faite en vue de hâter l'exécution des travaux, la ville de la Rochelle étant déjà antérieurement entrée en pourparlers à ce sujet avec l'administration des chemins de fer de l'État, il est rationnel de lui laisser continuer et faire aboutir les premières négociations. La Chambre de Commerce n'aurait donc aucun concours financier à prêter à l'État.

. . . . . .

Passant ensuite aux travaux qui intéressent non seulement la Rochelle, mais encore la région, M. d'Orbigny pense que la Chambre de Commerce doit demander surtout : 1° le très prompt achèvement de la ligne d'Argenton à la Châtre; 2° la construction de la ligne de Ruffec à Roumazières.

La ligne d'Argenton à la Châtre est en ce moment en construction, mais on peut dire que la Compagnie d'Orléans ne procède à son achèvement qu'avec une lenteur calculée.

Après la mise en exploitation de cette ligne, en effet, la Rochelle, le port de l'Océan le plus près de Lyon, s'en trouvera encore plus rapprochée de 30 kilomètres, à ce moment elle sera de 70 kilomètres plus près de Lyon que Pauillac.

Or Lyon c'est le point d'où partent les lignes de chemins de fer qui, arrivant de l'Océan, se dirigent vers la Suisse, l'Allemagne du Sud et le nord de l'Italie.

L'établissement de tarifs de transport convenablement établis permettrait d'attirer vers le port de la Pallice les marchandises de ces pays et même celles de l'est de la France, qui vont transiter par Anvers à destination de l'Amérique.

Depuis longtemps La Rochelle réclame des relations rapides avec Lyon, les villes de sa région ont souvent, elles aussi, émis le même vœu. La ligne d'Argenton à La Châtre pourrait y donner en partie satisfaction.

Il faut donc demander instamment que la Compagnie d'Orléans soit

mise en demeure de hâter ses travaux, et de les achever dans le plus court délai possible.

En second lieu, il y aurait à demander la prompte mise à exécution du tronçon de ligne de Ruffec à Roumazières.

Dans une lettre qu'elle écrivit à M. le Ministre des Travaux publics le 24 septembre 1896, alors que, comme pour la ligne d'Argenton à la Châtre, la Compagnie d'Orléans songeait à faire cette ligne à voie étroite, la Chambre de Commerce de La Rochelle après avoir fait l'historique de la question, énumérait longuement les raisons qui militaient en faveur de la construction de cette ligne à voie normale :

Dans l'intérêt du port de La Rochelle à La Pallice;

Dans celui de toute la région très manufacturière qu'elle desservirait, ou dont elle raccourcirait la distance à l'Océan,

Dans l'intérêt même du réseau d'Etat;

La création de cette ligne de Ruffec à Roumazières s'impose et M. le Président pense qu'il faut insister sur ce point très vivement.

Il est évident que pour ces deux lignes, il ne saurait être question du concours financier de la Chambre de Commerce.

. . . . . .

Tels sont les travaux urgents dont, suivant l'avis de la Commission, la Chambre doit demander l'exécution à M. le Ministre du Commerce.

. . . . . .

L'Etat doit donc presser l'achèvement des deux lignes de chemins de fer dont la mise à exécution est commencée ou décidée.

Pour copie conforme :
Pour le Président,

6° *Chambre de Commerce de Rochefort*

RÉPONSE AU QUESTIONNAIRE

Rapport présenté par M. Victor Bachelar

Messieurs,

J'ai eu l'honneur de vous communiquer, à la séance du 7 mars dernier, une circulaire de M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes.

Un exemplaire du questionnaire accompagnant cette circulaire a été remis à chacun de vous. Vous avez renvoyé à la réunion de ce jour pour statuer.

Après un examen attentif de la situation, j'estime qu'il y a lieu de procéder au classement des besoins les plus urgents intéressant notre circonscription de la manière suivante :

PORT DE ROCHEFORT

1° **Voies ferrées.** — En première ligne s'impose le remaniement complet de la gare des marchandises, en remplacement de l'installation actuelle, qui n'est autre que l'ancienne gare des voyageurs de la Compagnie P.-O., dont les défectuosités causent des difficultés d'exploitation aussi onéreuses pour les finances de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat que préjudiciables aux intérêts du Commerce. C'est reconnu depuis longtemps, et des projets ont été dressés par les services compétents; ils doivent, particulièrement, transformer en troisième voie de quai la voie dite de l'octroi et prévoir d'autres raccordements; en un mot, desservir le bassin n° 3 par une véritable gare maritime.

Il convient d'insister énergiquement pour que ces projets reçoivent, enfin, leur exécution.

Des lettres ont été adressées, à ce sujet, à M. le Ministre des Travaux publics, notamment les 23 novembre 1898, 2 mai et 7 octobre 1899, et M. le Directeur des Chemins de fer de l'Etat a été souvent entretenu de l'affaire par nos soins.

TONNAY-CHARENTE

1° *Voies ferrées.* — Un meilleur aménagement des voies de la gare ayant été demandé par le Commerce et reconnu justifié, des projets ont été rédigés, et une subvention de 30,000 francs a été votée par le Conseil municipal le 15 novembre 1893.

TRAVAUX INTÉRESSANT A LA FOIS ROCHEFORT, TONNAY-CHARENTE ET LA RÉGION

1° *Voies ferrées.* — La ligne de Rochefort à Saujon et Royan par Cabariot a fait, depuis quinze ans au moins, l'objet de nombreux vœux du Conseil général, du Conseil municipal et de la Chambre de Commerce.

Le Conseil général a voté une subvention de 20,000 francs par kilomètre et pris l'engagement d'avancer à l'Administration des Chemins de fer de l'État les fonds nécessaires à la construction de cette ligne.

Un coup d'œil sur une carte suffit pour reconnaître le bien-fondé de nos revendications. En effet, les ports d e Rochefort et de Tonnay-Charente, distants de trente-quatre kilomètres environ des centres principaux que desservira ladite ligne, sont actuellement condamnés à un allongement de parcours de quatre-vingt kilomètres pour y atteindre par la voie ferrée *viâ* Pons.

Ce rapport entendu,

La Chambre de Commerce l'adopte, à l'unanimité, le convertit en délibération, décide qu'il sera imprimé et adressé à M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes, à M. le Ministre des Travaux publics et à M. le Préfet de la Charente-Inférieure.

7° *Chambre de Commerce de Bordeaux*

LETTRE DU 11 AVRIL 1900 ADRESSÉE A M. LE MINISTRE DU COMMERCE

Monsieur le Ministre,

. . . . . .

En matière de voies ferrées, la Chambre réclame, le Chemin de fer de Ceinture autour de Bordeaux concédé à la Compagnie du Midi depuis 1883, avec obligation pour l'État d'en établir l'infrastructure, si utile pour relier les gares de l'Orléans et du Midi avec la gare du Médoc, et notre région, et le pays tout entier avec Pauillac, avant-port naturel de Bordeaux.

8° *Chambre syndicale de la Société pour la défense du Commerce de Marseille*

La Chambre syndicale, dans sa séance du 19 février 1900, après avoir entendu la lecture du rapport de M. Turcat, a conclu ainsi qu'il est indiqué au document qui figure au § II des présentes annexes.

9° *Chambre de Commerce de Saint-Etienne*

Séance du 11 avril 1900

PROJET DE RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1re QUESTION. — 1° Quels seraient, pour votre région, les travaux d'amélioration ou d'extension les plus urgents à réaliser ;

2° Sur les voies ferrées ;

3° Sur les voies de navigation ;

4° Dans les ports maritimes.

Pour ce qui concerne les voies ferrées. — La Chambre de Commerce de Saint-Étienne a toujours demandé la construction d'une deuxième ligne de Saint-Étienne à Lyon. Le 13 janvier 1898, elle attirait l'attention de M. le Ministre des Travaux publics sur la situation faite à notre centre industriel par l'insuffisance manifeste des moyens de transport.

La ligne qui va de Saint-Étienne à Lyon est particulièrement surchargée. Les trains se succèdent à quelques minutes les uns des autres, de telle sorte que le moindre trouble apporté dans la marche de l'un d'eux, se répercute sur tous les autres. L'outil est absolument insuffisant au travail qu'il devrait faire, et la Compagnie P.-L.-M., est obligée de faire passer par la ligne de Montrond à Lyon et même par celle de Firminy à Payraud, des marchandises qui devraient rationnellement passer par la ligne de Saint-Étienne à Lyon.

En présence de cette situation, la Chambre de Commerce de Saint-Étienne pense que le moment est venu de faire construire la seconde ligne de Saint-Étienne à Lyon, concédée à la Compagnie P.-L.-M. par la loi du 3 juillet 1875.

Cette loi déclarait d'utilité publique :

« Art. 10 et 11. — Une seconde ligne de Lyon à Saint-Étienne, par où « près Givors, se raccordant dans tous les cas avec la gare de Givors, et « desservant, aussi directement que possible, les usines de la vallée du « Gier. »

Dans la Convention, il est dit :

« Le chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne sera exécuté dans un « délai de quatre années à partir du jour où un décret rendu en Conseil « d'État, la Compagnie entendue, aura reconnu la nécessité de cette « ligne, et en aura ordonné la construction, après avoir constaté spécia- « lement que le tonnage des marchandises expédiées, dans une année, « par les gares de Saint-Étienne inclusivement à Lyon-Perrache exclu- « sivement, à excédé de cinquante pour cent, le même trafic pour l'exer- « cice 1874. »

La Compagnie P.-L.-M. ne peut évidemment nier la nécessité de cette construction. Voudrait-elle le faire, que l'encombrement de ses gares, les retards dans la marche des trains et dans la livraison des marchandises, démontreraient combien mal fondée serait son opposition.

Quant à l'augmentation de cinquante pour cent, sur le tonnage des marchandises expédiées, il est difficile d'en donner la preuve puisque la Compagnie tient un compte pour sa ligne entière de Roanne à Lyon, et non un compte spécial pour la ligne de Saint-Étienne à Lyon. Mais le fait même qu'elle ne peut transporter utilement, par la ligne actuelle, tout le tonnage qui lui est confié et qu'elle est forcée de faire passer une partie de ce tonnage par d'autres directions, prouve que la ligne actuelle est insuffisante et qu'il faut enfin prendre une détermination, afin de desservir le centre si industriel et si négligé de l'arrondissement de Saint-Étienne.

La Chambre de Commerce a inscrit la construction de cette ligne dans son rapport aux conférences des Chambres de Commerce du Sud-Est tenues à Lyon en 1899. A ce desideratum, M. Noblemaire a répondu de la manière suivante :

« La Chambre de Commerce de Saint-Étienne demande la construc- « tion de la deuxième ligne de Saint-Étienne à Lyon, qui nous est con- « cédée depuis 1875, mais qui ne peut nous être imposée que lorsque le « tonnage des expéditions de petite vitesse de la section de Saint- « Étienne à Oullins s'élèvera à un chiffre qu'il n'atteindra jamais. La « ligne est cependant chargée, il faut le reconnaître, du fait de l'accrois- « sement inévitable de la circulation des trains de voyageurs, et si les

« départements de la Loire et du Rhône voulaient nous aider en prenant « à leur charge une partie de la dépense évaluée à plus de 20 millions, « je serais très heureux, pour ma part, de réaliser leur desideratum. »

Il est bien évident que la subvention demandée sous cette forme, ne peut faire l'objet d'un examen de la part de la Chambre de Commerce. La Compagnie peut et doit être contrainte par le Gouvernement, de donner satisfaction aux intérêts de la région, ce qu'elle est dans l'impossibilité de faire avec les moyens dont elle dispose.

Le 24 mars 1900, la Chambre de Commerce a signalé de nouveau à l'attention de M. le Ministre des Travaux publics, la clause de la Convention annexée à la loi du 3 juillet 1875 relative à la construction de la 2e ligne. Elle a demandé communication de la statistique du tonnage des marchandises expédiées en 1874, et dans ces dernières années, par les gares de Saint-Étienne à Lyon-Perrache.

La Compagnie P.-L.-M. malgré la réponse faite, par son honorable Directeur, a si bien compris l'insuffisance de la ligne actuelle que, d'après des renseignements de source officieuse, elle ferait procéder à des études pour l'établissement d'une troisième voie, de Saint-Étienne à Givors.

La Chambre de Commerce de Saint-Étienne persiste à demander la construction de la deuxième ligne entre Saint-Étienne et Lyon, dont la nécessité ne fait doute pour personne dans la région stéphanoise. Elle espère que la Commission d'enquête du Conseil supérieur du Commerce voudra bien classer cette nouvelle voie dans les travaux à exécuter.

2e QUESTION.— Ces projets ont-ils déjà fait depuis 1879 l'objet de vœux, d'études et de délibérations au Conseil général, dans les Conseils d'arrondissement, dans les Conseils municipaux, dans les Chambres de Commerce, etc., etc. ?

Pour ce qui concerne la deuxième ligne de Saint-Étienne à Lyon, la Chambre de Commerce, s'en est occupée à différentes reprises depuis 1879. En 1891, son Président en a entretenu officiellement M. le Directeur de la Compagnie P.-L.-M. La Compagnie qui avait tout d'abord paru décidée à construire cette ligne, y avait renoncé. A cette époque, la Compagnie de Mornand s'offrait à exécuter les travaux et la Chambre n'aurait pu qu'approuver ce projet, si cette Compagnie avait été outillée pour une bonne exploitation, et si elle avait construit cette ligne à voie normale. Toutefois, comme aucune proposition précise ne lui avait été présentée, la Chambre dût réserver son avis.

Depuis 1891, et, comme nous l'avons dit, la Chambre, a pris en 1898, une délibération pour faire connaître au Ministre que, dans sa pensée, le moment était venu où la Compagnie P.-L.-M. devait être tenue d'exécuter ses engagements.

La question a fait aussi l'objet d'une délibération dont le texte a été

communiqué en 1899, aux conférences des Chambres de Commerce du Sud-Est.

3e et 4e questions.— Pourrait-on compter sur le concours financier du département, des Communes, des Chambres de Commerce, des Associations syndicales ou des Industriels intéressés? Sous quelle forme ces offres de concours se traduiraient-elles?

Il ne peut être question d'une subvention de la Chambre de Commerce pour construire la deuxième ligne de Saint-Étienne à Lyon. Le texte de la convention conclue entre l'État et la Compagnie P.-L.-M. annexé à la loi du 3 juillet 1875, ne laisse aucun doute, sur l'obligation de construire cette ligne. « Le chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne *sera* exécuté... »

C'est au Gouvernement à veiller à l'exécution des clauses et conditions des conventions passées entre l'État et la Compagnie, conventions sanctionnées par les lois, et sur l'application desquelles les corps régionaux sont en droit de compter. Dans aucune clause, il n'a été stipulé qu'une subvention serait demandée aux Chambres de Commerce.

Séance du 23 mai 1900.

(*Deuxième mémoire*).

Enquête sur les voies de communication.

DEUXIÈME LIGNE DE SAINT-ÉTIENNE A LYON.

Rapport de la Commission des Transports.

Le 4 mai 1900, c'est-à-dire après que les réponses à l'enquête du Conseil supérieur du Commerce sur les voies de communication avaient à M. le Préfet de la Loire, la Chambre de Commerce reçut de M. le Ministre des Travaux Publics, un tableau dressé par le Service du contrôle d'après les renseignements fournis par la Compagnie P.-L.-M., tableau qui présente le tonnage des marchandises expédiées par les gares de Saint-Étienne inclusivement à Lyon-Perrache exclusivement, pendant l'année 1874 et les années 1890 a 1899.

Ce document avait été demandé par la Chambre de Commerce, pour examiner la Convention entre l'État et la Compagnie P.-L.-M. annexée à loi du 3 juillet 1875, Convention d'après laquelle la deuxième ligne de Saint-Étienne à Lyon doit être exécutée dans un délai de 4 années à partir du jour où un décret aura constaté que le tonnage des marchandises expédiées dans une année par les gares de Saint-Étienne inclusivement, à Lyon-Perrache exclusivement, a excédé de 50 % le même trafic pour l'exercice 1874.

D'après les documents envoyés par M. le Ministre des Travaux Publics, le tonnage de 1874 s'est élevé de 1,792,519 tonnes. Il faudrait,

pour que le tonnage annuel dépassât de 50 % le trafic précité, que ce tonnage s'élevât à 2,688,778 tonnes 1/2. Or, il n'a atteint que 2,137,035 tonnes en 1891 ; 2,008,061 en 1890 ; 2,078,564 en 1893 ; 1,963,464 en 1894 ; 1,947,559 en 1895 ; 1,965,627 en 1896 ; 1,974,524 en 1897 ; 1,956,975 en 1898 et 1,948.831 en 1899.

Par conséquent, l'augmentation de 50 % prévue en 1874, n'a pas été obtenue. On ne peut contester cependant, l'insuffisance de la ligne actnelle, insuffisance démontrée par les retards des trains et des livraisons et l'encombrement des gares et qui oblige la Compagnie à faire passer une partie de ses expéditions par d'autres lignes.

Cette insuffisance qui a été *constatée depuis plus de trente ans* doit, à notre avis, déterminer le Gouvernement à prendre en mains la construction de cette deuxième ligne depuis si longtemps réclamée, même avant 1874, ainsi que le démontre l'exposé historique ci-après :

En 1869, la Chambre de Commerce de Saint-Etienne prit une délibération fortement motivée pour l'exécution d'une deuxième ligne de Saint-Etienne à Givors. La Compagnie P.-L.-M. était déjà dans l'impossible de donner satisfaction aux besoins de la région, notamment pour le transport de la houille et du coke. Le commerce se plaignait du grand nombre de retards et d'avaries dans les livraisons. La ligne à créer était considérée déjà comme indispensable.

Au mois de janvier 1869, le Conseil général de la Loire l'avait concédée, à titre d'intérêt local, à la Compagnie Delahante qui offrait des abaissements de tarifs considérables. Mais le Conseil général des Ponts et Chaussées, le Comité consultatif des chemins de fer, le Conseil d'État déclarèrent que ce chemin de fer devait être classé parmi les lignes d'intérêt général.

Le Gouvernement adopta cet avis. D'un autre côté, la Compagnie P.-L.-M avait pris, en 1869, en présence de la concurrence des nouveaux concessionnaires, des engagements, en vue de donner satisfaction dans une mesure convenable, aux intérêts dont s'était préoccupé le Conseil général. Elle devait notamment exécuter un second chemin, ou doubler ses voies, dès que le développement du trafic rendrait cette mesure nécessaire. Le Conseil d'État prit acte de cet engagement.

En 1874, le Gouvernement présenta un projet de loi qui avait pour objet de pourvoir à la réalisation de la promesse de la Compagnie. Toutefois, il était stipulé, que celle-ci *exécuterait le nouveau chemin dans un délai de six mois à partir du 1er janvier qui suivrait l'année dans laquelle le nombre des trains aurait dépassé 80 par jour*.

Le 5 juin 1874, la Chambre fut consultée sur le projet de chemin de fer que la Compagnie P.-L.-M. se proposait d'établir sur la rive gauche du Gier, de Saint-Etienne à Givors. La Chambre émit l'avis qu'il n'y avait pas lieu de déclarer d'utilité publique le projet présenté. Il établis-

sait la voie à un niveau trop élevé par rapport à la vallée du Gier et à la route nationale. Il ne permettait pas aux usines de s'embrancher facilement avec la nouvelle voie. La Chambre rappelait les réductions de tarifs et la création de billets d'aller et retour pour Lyon, promise en 1869. Elle déclarait maintenir ses précédentes délibérations sur la nécessité de créer une seconde concession de chemin de fer sur la rive gauche du Gier.

Quand la Chambre de Commerce, le 7 novembre 1874, se trouva en présence d'un projet de loi, elle considéra que le traité entre l'État et la Compagnie ne donnait aucune satisfaction aux intérêts du public, que notamment les modifications proposées sur les tarifs étaient illusoires. M. Delahante, concessionnaire du département de la Loire, par traité du 13 juin 1869, avait pris des engagements qu'il offrait encore de maintenir en 1874 et que le commerce et l'industrie avaient le droit de considérer comme légitimement acquis. Le Conseil d'État, à cette époque, avait refusé de laisser concéder la ligne au titre de chemin de fer local, mais ce refus ne pouvait avoir pour conséquence de compromettre les intérêts de la région. La Chambre considérait d'ailleurs qu'aucune stipulation ne pouvait imposer au Gouvernement l'obligation de donner à la Compagnie P.-L.-M. la concession de ce chemin de fer, qu'en lui donnant cette concession, on faisait une faveur considérable à cette Société, puisqu'on l'affranchissait de la concurrence dans une région aussi industrielle que la nôtre. Dans tous les cas, cette faveur exceptionnelle devait amener des améliorations dans les tarifs, améliorations que la Compagnie avait promises, en 1869, en présence de la concurrence de nouveaux concessionnaires. En conséquence, la Chambre appuya le rapport de la commission locale d'enquête, et demanda que la convention, insérée dans le projet de loi, fut modifiée, de manière à assurer au département de la Loire les avantages que lui offrait encore M. Delahante. La Chambre proposa, en outre, que dans le cas d'un refus de la Compagnie P.-L.-M. la concession fut accordée au concessionnaire de 1869.

Des démarches furent faites, à Paris, par des membres de la Chambre de Commerce, MM. Faure-Belon, Euverte, Tézenas du Montcel. Le 10 mars 1875, la Chambre confirma sa précédente délibération.

Peu de jours auparavant, le 23 février, M. Cézanne, rapporteur de la Commission parlementaire, formulait les observations suivantes, au sujet de la ligne de Lyon-Givors et de Givors à Saint-Etienne, observations que nous extrayons de l'ouvrage de M. Picard :

« Il convenait de lier le sort de la ligne de Lyon à Givors (1) à celui « de la ligne de Givors à Saint-Etienne; sans la seconde, la première

1. La concession d'une ligne de Givors à Lyon, par Brignais, était comprise dans le projet de loi de 1874, en même temps que la concession d'une ligne de Givors à Saint-Etienne, ces deux lignes formeraient les deux sections d'un même chemin.

« ligne n'avait qu'un intérêt très secondaire, il était imprudent d'adopter « d'ores et déjà, pour le chemin de Lyon à Givors, considéré isolément, « un tracé aboutissant à la gare si encombrée de Perrache, alors que « peut-être un autre tracé s'imposerait lorsque la section de Lyon à « Saint-Etienne serait reconnue nécessaire. D'un autre côté, divers inté- « ressés de la région située à l'ouest de Lyon s'étaient groupés pour « réclamer la construction d'une ligne de Givors à Paray-le-Monial, « c'est-à-dire du Rhône au canal du Centre ; c'était un motif de plus pour « ne pas engager immédiatement la section de Lyon à Givors. M. Cézanne « concluait donc à confondre les deux lignes sous la dénominatisn com- « mune de deuxième ligne de Lyon à Saint-Etienne; par Givors. *Il* « *repousse aussi la stipulation du projet de loi concernant l'époque à* « *laquelle le Gouvernement pourrait exiger la création de cette nou-* « *velle voie ; dans son opinion, cette clause était trop peu précise, elle* « *avait l'inconvénient de porter sur une moyenne annuelle et de* « *faire abstraction des inégalités de répartition du trafic pendant les* « *diverses saisons. Il proposait de la remplacer par une disposition,* « *aux termes de laquelle la Compagnie serait tenue d'exécuter la se-* « *conde ligne de Lyon à Saint-Etienne, lorsque la nécessité en aurait* « *été reconnue par un décret délibéré en Conseil d'État, la Compagnie* « *entendue, et de réduire, en outre, le délai de construction à quatre* « *années.*

« D'autre part, M. Cézanne reprochait au tracé étudié par la Com- « pagnie, de passer à un niveau trop élevé au-dessus des usines de la « vallée du Gier, et estimait qu'il était indispensable, d'inscrire dans la « loi, l'obligation pour la Compagnie, de s'arrêter à un tracé desservant « aussi directement que possible ces usines. »

Dans un rapport complémentaire du 19 mars, M. Cézanne prit acte des modifications apportées à la convention, en conformité des indications précédentes.

Dans la discussion à l'Assemblée nationale, M. Tolain, qui insista à différentes reprises pour le rejet de la convention, releva un point inadmissible dans le projet de loi. C'était l'ajournement de la 2e ligne de Saint-Etienne à Lyon, dont la commission du régime des chemins de fer avait elle-même reconnu la nécessité.

Le Ministre des Travaux publics, M. Caillaux, repoussa ce reproche en faisant observer que « si la ville de Saint-Etienne avait réclamé cette ligne, c'était pour obtenir des taxes réduites, et que le projet de loi lui donnait une satisfaction partielle. »

« Au cours de la 2e délibération, M. Malartre présenta un amende- « ment tendant à substituer à la seconde ligne de Lyon à Saint-Etienne « par la vallée du Gier, un chemin de Firminy à Annonay et à exécuter, « dans le système de la loi de 1842, un chemin nouveau dont la création

« aurait déchargé la section de Saint-Etienne à Lyon, du trafic considé-
« rable de Firminy et des localités voisines, desservi des industries et
« des gisements jusqu'alors déshérités, et constitué en même temps, un
« tronçon d'une grande artère, orientée de l'Est à l'Ouest. — M. Cézanne
« provoqua le rejet de l'amendement, en établissant que le chemin de
« Firminy à Annonay ne remplirait pas le rôle de la seconde ligne de
« Saint-Etienne à Lyon, et en outre, que ce chemin donnerait lieu à une
« dépense exagérée. »

Finalement, la loi fut votée le 3 juillet 1875. Celles de ses dispositions qui concernent la 2e ligne, sont ainsi conçues :

« Art. 10 § 11. — Est déclarée d'utilité publique, une seconde ligne
« de Lyon à Saint-Etienne, par ou près Givors, se raccordant dans tous
« les cas avec la gare de Givors, et desservant aussi directement que
« possible les usines de la vallée du Gier. »

Dans la Convention, il est dit :

« Le chemin de fer de Lyon à Saint-Etienne sera exécuté dans un délai
« de quatre années à partir du jour où un décret rendu en Conseil d'Etat,
« la Compagnie entendue, aura reconnu la nécessité de cette ligne et
« en aura ordonné la construction *après avoir constaté spécialement*
« *que le tonnage des marchandises expédiées, dans une année, par*
« *les gares de Saint-Etienne inclusivement à Lyon-Perrache exclusi-*
« *vement, a excédé de cinquante pour cent, le même trafic pour*
« *l'exercice 1874.* »

Si nous avons développé, peut-être exagérément, cet exposé historique, c'est pour montrer que cette 2e ligne, réclamée en 1869, réclamée en 1874, reconnue nécessaire à toute époque, par tous les corps constitués, est aujourd'hui indispensable à la région, puisque le tonnage de ces dernières années dépasse de beaucoup celui ne l'année 1874.

Nous ferons remarquer d'ailleurs que l'importance du trafic ne peut être évalué exactement d'après le tonnage des expéditions des gares comprises sur cette ligne, et qu'il devrait être calculé, d'après l'importance de la circulation. Les gares de Saint-Etienne à Firminy, Fraisse-Unieux et au-delà, fournissent un tonnage considérable à destination de Lyon, et cependant lenrs expéditions ne seront jamais comprises dans la statistique du trafic de cette ligne tel qu'il est indiqué dans la convention de 1875. Dans cet ordre d'idées, le projet primitif de 1874 qui tenait compte du nombre des trains mis en circulation, était de beaucoup préférable à celui qui lui fut substitué par la Commission parlementaire.

Nous ferons remarquer en outre, que depuis trente ans, la production des mines du bassin de Rive-de-Gier, desservies par la ligne de Saint-Étienne à Lyon, a considérablement diminuée, tandis que la production du bassin de Saint-Étienne et notamment des mines situées au delà de

cette ville, a augmenté. Le charbon de ces mines est expédié dans la direction de Lyon, cependant le tonnage de ces expéditions ne rentrera jamais en ligne de compte pour calculer l'augmentation de 50 % prévue par la loi de 1875.

Ainsi, en 1867, la production du bassin de Rive-de-Gier s'élevait à 611,000 tonnes. En 1874, elle était encore de 497,000 tonnes. En 1898, elle n'est plus que de 409,000 tonnes.

En 1898, la production du bassin de Saint-Étienne était de 2,651,000 tonnes, en 1874 de 3,073,000 tonnes, en 1898 de 3,454,000 tonnes.

Dans le bassin de Saint-Étienne, la production de quelques-unes des concessions situées au delà de la ligne de Saint-Étienne à Lyon, et, par conséquent non situées sur cette ligne, est passée de 569,000 tonnes en 1874, à 889,000 en 1898, pour Firminy et Roche-la-Molière de, 243,000 tonnes, à 348,000 pour Montrambert, de 82,000 tonnes à 185,000 pour Dourdel et Montsalson.

Or, le département du Rhône recevait, en, 1873 744,000 tonnes de houilles du bassin de la Loire. En 1897, il en reçoit 937,000. Le trafic des houilles de la Loire, à destination de Lyon, a donc considérablement augmenté, et le tonnage des expéditions sur la ligne existante a aug menté également. Or, cette augmentation ne figure pas sur les statistiques envoyées par le contrôle, puisque ces expéditions ont été faites par des gares situées au delà de Saint-Étienne, et non par des gares situées entre Saint-Étienne et Lyon. Au contraire, ces statistiques enregistreront les diminutions des expéditions du bassin de Rive-de-Gier.

De plus, nous n'avons reprodult que le tonnage des expéditions de charbons de la Loire sur Lyon. Indépendamment de ce trafic, il faudrait tenir compte du tonnage expédié par les gares au delà de Saint-Étienne, aux gares situées entre Saint-Étienne et Lyon. Ces expéditions ne sont pas comprises dans les statistiques communiquées par le contrôle.

On comprendra, dès lors, que le département de la Loire a vu ses intérêts sacrifiés par suite d'un défaut de rédaction de la Convention de 1875.

Enfin, il serait indispensable de fournir la statistique de la progression du nombre de voyageurs qui circulent chaque année entre Saint-Etienne et Lyon. Il n'est pas une personne habitant la région qui ne reconnaisse spontanément que cette progression a été très forte. Malheureusement les publications annuelles du Ministère des Travaux publics indiquent bien le mouvement des voyageurs sur les chemins de fer, mais elles ne l'indiquent que pour chaque réseau et non pour chaque ligne. Depuis l'année 1884 cependant, ces publications indiquent *par ligne*, le nombre des voyageurs et le tonnage des marchandises transportées à un kilomètre et à la distance entière, mais ces renseignements ne sont fournis que pour l'ensemble de la ligne Roanne-Saint-Étienne-

Lyon, et non pour la section comprise entre Saint-Étienne et Lyon, pour ce qui concerne les voyageurs. Depuis 1887, le même procédé a été adopté pour ce qui concerne les marchandises.

Or, en 1884, le nombre de voyageurs transportés à un kilomètre sur la ligne, Roanne-Saint-Étienne-Lyon, a été de 46,746,696 et en 1897 de 70,200,348 (c'est-à-dire de plus de 50 °/₀ supérieur aux chiffres de 1874).

En 1884, sur la même ligne, le nombre des voyageurs transportés à distance entière, a été de 318,025 et en 1897 de 477,553 (c'est-à-dire de 50 °/° supérieur aux chiffres de 1884).

On voit donc quelle progression énorme a suivi le transport des voyageurs et on ne fera aucune difficulté pour reconnaître que cette progression a été encore plus forte pour la section comprise entre Saint-Étienne et Lyon, que pour la section comprise entre Roanne et Saint-Étienne. De plus, nous n'avons comparé que les années 1884 et 1897. A quels résultats serions-nous arrivés, si nous avions pu remonter à l'année 1874 ?

Nous livrons ces appréciations au Gouvernement et au Conseil supérieur du Commerce, en concluant que la nécessité de la deuxième ligne n'est plus à démontrer, et que sa construction s'impose.

10° *Chambre de Commerce de Belfort.*

Dans sa séance du 7 mai 1900, cette Chambre a traité la question du Simplon. (Voir aux présentes annexes, § I.)

Séance du 19 juin 1899.

Le Président donne lecture à la Chambre de l'art. 6 de l'arrêté de M. l'administrateur du territoire de Belfort, relatif à l'établissement d'un tramway à vapeur de Belfort à Châtenois.

La Chambre estime qu'il y a utilité et convenance à relier à Belfort, par un tramway le centre important de *Danjoutin* comme cela est déjà fait pour le Valdoie, et à prolonger ce tramway jusqu'aux confins du territoire dans un double but immédiat de relier une usine aussi importante que celle de Châtenois à la gare de Belfort, et le but d'avenir celui de souder, par un raccordement de 5 kilomètres à peine, le réseau Valdoie-Belfort-Châtenois au réseau Hérimoncourt-Audincourt-Sochaux-Montbéliard-Bavans.

La Chambre pense en effet qu'il y a un intérêt considérable, tant pour notre région industrielle entière que pour le commerce de la ville même de Belfort, à ce que toute la vallée de la Savoureuse, dont l'importance industrielle et commerciale s'accroît chaque jour, ait ses centres d'activité reliés entre eux par une voie ferrée.

Mais il est à remarquer que la section Valdoie-Belfort a la voie d'un mètre ; que la section depuis longtemps exploitée Hérimoncourt Audincourt, ainsi que la section en construction Audincourt-Sochaux-Montbéliard, ont également la voie d'un mètre ; qu'il en sera de même pour la section Montbéliard-Sainte-Suzanne-Bavans ; enfin, que la voie d'un mètre est nécessaire pour obtenir l'assiette suffisante au transport sur truc des wagons des grandes Compagnies de chemins de fer et éviter ainsi les transbordements onéreux.

La Chambre estime donc que la voie d'un mètre s'impose pour la section projetée Belfort-Châtenois et pour la soudure future Châtenois-Sochaux, et que l'économie résultant de l'utilisation du tronçon stratégique Belfort-Bermont, économie d'ailleurs réduite par le changement de tracé dans la traverse de Danjoutin, ne saurait justifier le sacrifice de l'avenir.

Pour ces raisons, elle émet l'opinion suivante : il y a utilité et convenance :

— A l'établissement d'un tramway à vapeur de Belfort à Châtenois.

— A ce que par application inverse du principe admis pour le chemin de fer du sud de la France, un troisième rail à l'écartement d'un mètre soit ajouté au tronçon stratégique Belfort-Bermont ; ou, en cas d'impossibilité, à ce qu'on établisse une nouvelle voie *d'un mètre*, en y intercalant un rail à l'écartement de 0 m. 60 ;

— A ce que la section Bermont-Châtenois soit exécutée à la voie d'un mètre ;

— En conséquence, à ce que la demande de concession de la commune de Châtenois soit modifiée par la substitution de la voie d'un mètre à la voie de 0 m. 60).

§ V

Les Chemins de fer de montagne et les Transpyrénéens industriels

Les Mémoires présentés par M. Medebielle sur ce sujet sont entre les mains des membres du Congrès.

§ VI

Tramway de Bellac à Ambazac

Il n'a pas été fourni de dossier sur cette affaire.

§ VII

Jonction des deux mers. — Chemin de fer à navires

Note sur l'état actuel de la jonction des deux mers

Si on excepte les projets de jonction des deux mers qui ont eu pour résultat le canal du Midi actuel, le premier projet de jonction des deux mers présenté au Gouvernement est celui de feu M.Gatineau, conseiller municipal de Versailles qui proposa, dès 1855, un chemin de fer à navires entre les deux mers.

En 1863, l'Administration écrivait à son auteur *que l'entreprise ne présentait rien que de pratique et de réalisable, mais elle ajournait la mise aux enquêtes parce que les revenus ne paraissaient pas suffisamment assurés.*

En 1868, M. Tissinier, de Toulouse, présentait un projet de canal trés étudié et qui a été, d'après M. Darquier, directeur des Manufactures de l'État, à Toulouse, *le prototype de tous les projets de canaux qui ont suivi le sien.*

Il serait trop long d'énumérer cès projets et ceux de chemin de fer à navires avec des détails, je me bornerai à en indiquer la liste avec leur suite.

On a donc :

1855. — Chemin de fer à navires, M. Gatineau (acheté par la Société de Jonction).

1868. — Canal. — M. Tissinier (acheté par la Société de Jonction).

1869. — Canal. — M. de Magnoncourt (sans suite).

1876. — Canal. — MM. Alexandre et Le Tellier (sans suite).

1877. — Canal. — M. Manier (sans suite).

1878. — Canal. — M. Laurent (sans suite).

1879. — Canal. — MM. Duclerc et Godin de Lépinay (propriété de la Société anonyme du canal des Deux-Mers).

1880. — Chemin de fer à navires. — Colonel du Fresnel (acheté par la Société de Jonction).

1886. — Canal. — M. E. Wickersheimer (acheté par la Société de Jonction).

1887. — Canal. — M. Charles Journet (avec le concours de MM. Varinot, Veysseyre, Bernard, Caville, Reveillac, Gellerat, Le Brun, Pillé et Daydé, entrepreneurs (acheté par la Société de Jonction).

1890. — Chemin de fer à navires, M. A. Sébillot (acheté par la Société de Jonction).

1892. — Chemin de fer à navires, M. A. H. Duthil (propriété de la Société de Jonction).

1894. — Canal. — Le sieur Nublat (condamné pour plagiat sous le nom de Société Nationale du canal des Deux-Mers au profit de la Société anonyme.)

1895. — Chemin de fer à navires. Le sieur Delmas (disparu).

On sait que le 12 mars 1899, le marquis de l'Estombeillen a déposé un projet de loi d'éclarant d'utilité publique le Canal des Deux-Mers. Ce projet a été renvoyé à la commission de la marine, présidé par l'honorable M. de Mahy et le rapporteur choisi a été M. Honoré Leygues.

La Commission a estimé qu'elle devait étudier la jonction des Deux-Mers par quelque moyen que ce soit et elle a fait venir devant elle les partisans du canal et ceux du chemin de fer à navires.

Ces derniers au lieu de discuter les avantages et les inconvénients des deux systèmes ont proposé les trois conditions essentielles et les trois conditions nécessaires pour réaliser pratiquement la jonction des Deux-Mers, c'est-à-dire sans subvention de l'État, des départements, des communes ou des Chambres de Commerce.

Ces conditions ayant été considérées comme exactes par la Commission de la Marine, celle-ci aura à décider quels sont les projets qui les remplissent, étant entendu que les trois conditions essentielles sont éliminatoires.

Ces conditions telles qu'elles ont été développées devant la commission et acceptées par elle, sont les suivantes :

CONDITIONS ESSENTIELLES

1° Rapidité permettant le passage en 24 heures au plus.
2° Capacité permettant le passage de 150 navires par jour au moins.
3° Sécurité durant le passage.

CONDITIONS ACCESSOIRES

1° Coût d'exécution modéré.
2° Coût d'exploitation rémunérateur.
3° Minimum d'inconvénients pour les droits acquis.

On a éliminé successivement le canal à niveau, le canal à écluses de 5 mètres, celui à écluses de 10 mètres, celui à écluses de 20 mètres et le canal à ascenseurs ou sas mobiles, qui ne remplissent pas les conditions essentielles.

On a donc laissé de côté les trois conditions accessoires, qu'il était inutile de discuter.

La Commission a reconnu que seul le chemin de fer à navires remplissait les conditions essentielles n° 1 et n° 2 et les 3 conditions accessoires, mais quelques-uns de ses membres ont fait des objections en ce qui concerne la condition essentielle n° 3, et la Commission a demandé l'envoi de documents de nature à éclairer ce point.

Il paraît, en effet, à quelques-uns des commissaires, qu'un navire de fort tonnage ne serait pas en sûreté sur un truc, à cause du poids transmis au sol.

A cette objection, j'ai répondu que j'enverrais des chiffres prix sur un appareil ayant fonctionné plus de six mois, c'est-à-dire une expérience suffisamment concluante.

Cet appareil est la plateforme mobile dont tous les éléments ont été étudiés dans une conférence par M. Armengaud jeune, publiée dans le *Bulletin de la Société des Ingénieurs civils*, auquel je renvoie ceux qui voudraient des détails. (Ce bulletin sera d'ailleurs joint à mes chiffres et envoyé à la Commission.)

Au cours de ses travaux la Commission a entendu le Ministre des Travaux publics et celui de la Marine qui, l'un et l'autre, se sont prononcés contre le canal.

Leur avis n'a pas été demandé sur le chemin de fer à navires, mais la Marine, ayant approuvé le projet en 1863, ne saurait dire aujourd'hui qu'il est impossible.

La Commission est décidée à faire aboutir la jonction des deux mers par quelque moyen que ce soit et si l'acceptation par elle des conditions du problème paraît indiquer qu'elle préconisera le chemin de fer à navires, qu'il est dès à présent certain que la jonction se fera par ce moyen ou par le canal, ce que désirent les populations et les entrepreneurs.

Les premières ont fait connaître leur opinion depuis longtemps, les seconds devraient, à mon avis, apporter leur concours pratique à ceux qui luttent depuis si longtemps avec de faibles moyens, il est vrai, mais avec une énergie et une persévérance qui viendront à bout de tous les obstacles moraux et matériels qui leur ont été, leur sont ou leur seront opposés.

Le Directeur Général de la Société de Jonction.

DUTHIL.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

§ I. — Ligne de Lons-le-Saunier à Genève par le col de la Faucille 2

§ II. — Ligne de l'Estaque à Miramas. 4

§ III. — Chemins de fer de pénétration dans l'Afrique occidentale française 5

§ IV. — Développement et amélioration des voies ferrées, réclamés par les Chambres de Commerce 6

§ V. — Les Chemins de fer de montagne. — Les Transpyrénéens industriels. — Le Chemin de fer électrique du Pic du Midi de Bigorre 8

§ VI. — Projet de tramway de Bellac à Ambazac (Haute-Vienne). 11

§ VII. — Jonction des Deux-Mers.— Chemin de fer à navires 11

Annexes. 13

IMP. CH. LÉPICE, MAISONS-LAFFITTE.

3 0112 062002073